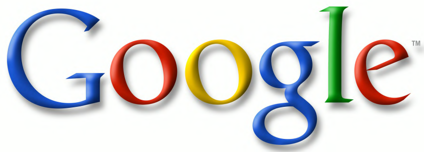


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

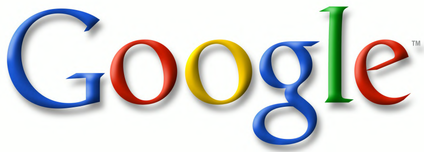
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

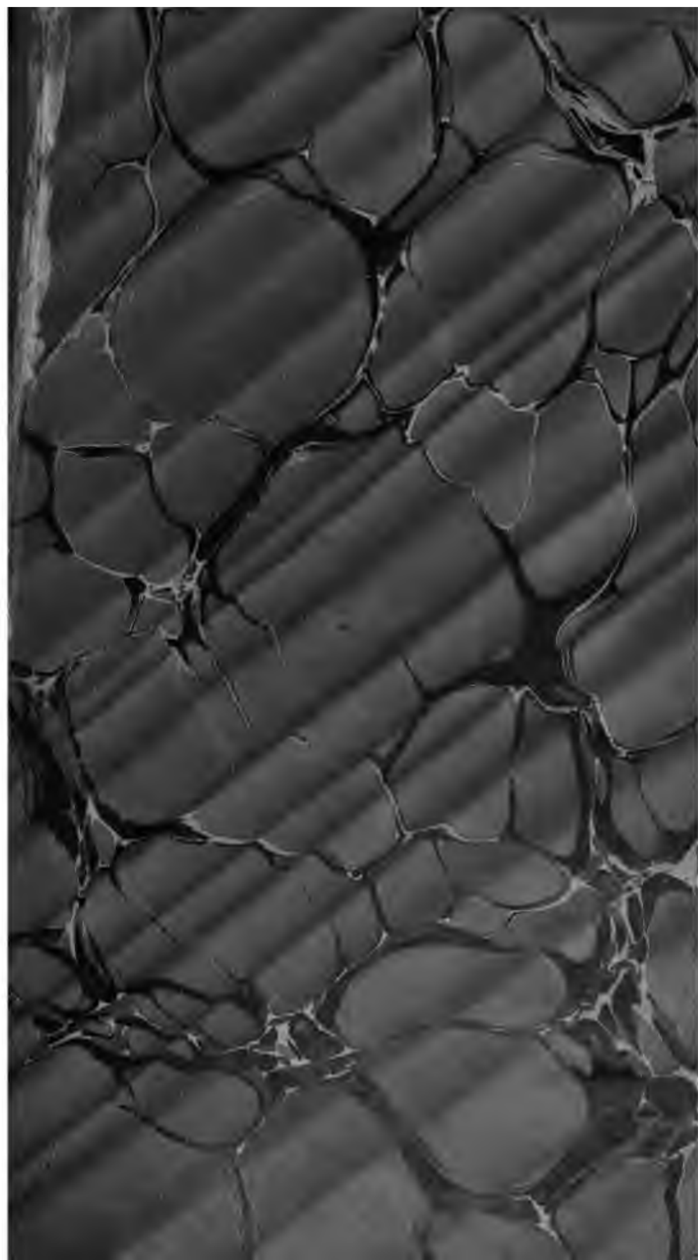
+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`




1817
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE



DC
153
.J95
1860

GUERRES
MARITIMES
SOUS
LA RÉPUBLIQUE ET L'EMPIRE.

Paris. — Imprimerie de P.-A. BOURDIER et Ce, 30, rue Mazarine.

GUERRES
MARITIMES

SOUS

LA RÉPUBLIQUE ET L'EMPIRE

PAR LE CONTRE-AMIRAL

E. JURIEN DE LA GRAVIÈRE

avec les plans des batailles navales

DU CAP SAINT-VINCENT, D'ABOUKIR, DE COPENHAGUE, DE TRAFALGAR

ET UNE CARTE DU SUND

DRESSÉS ET GRAVÉS PAR A. H. DUFOUR, GÉOGRAPHE

TROISIÈME ÉDITION
Revue, corrigée et très-augmentée

TOME PREMIER



PARIS
CHARPENTIER, LIBRAIRE-ÉDITEUR
28, QUAI DE L'ÉCOLE

1860

sans peine pressentir l'intérêt, mais dont le plan ne devait se développer que lentement dans mon esprit et par un progrès en quelque sorte continu. La correspondance de l'amiral Nelson, rassemblée avec un soin religieux par le capitaine Harris Nicholas, ne composait pas moins de six volumes, dont le dernier ne fut mis en vente que vers la fin de l'année 1846. Cette publication était une bonne fortune pour les marins de tous les pays. Je m'en emparai avidement, et je conçus le dessein d'étudier sans arrière-pensée, sans préoccupation étroite ou jalouse, le grand homme de mer, de chercher en un mot avec calme et sincérité dans le secret de son génie le secret plus important pour nous de ses triomphes. C'était peut-être une tâche assez ambitieuse déjà pour un officier engagé dans la période la plus active de sa carrière et qui ne pouvait par conséquent prévoir combien d'heures de liberté lui laisserait l'intervalle de deux campagnes. Les travaux historiques exigent de longues recherches, et, ces recherches accomplies, ce serait une erreur

de croire qu'on les puisse utiliser au milieu des occupations toujours exigeantes de notre métier. Ce n'est certes pas le temps qui manque pour écrire à bord d'un navire de guerre : c'est la faculté de se recueillir. Aussi ne me faisais-je point illusion : ce que je n'achèverais pas dans le cours d'un premier congé, je ne l'achèverais jamais ou je ne l'achèverais qu'au retour d'une nouvelle absence. Tel est l'impérieux motif qui me commandait de mesurer ma tâche non-seulement à mes forces, mais aussi à mes loisirs. Cependant, sans m'en pouvoir défendre et presqu'à mon insu, je me laissai peu à peu entraîner par l'attrait invincible du sujet que je m'étais promis de traiter. De la contemplation d'un caractère je passai par une pente insensible à l'histoire de toute une époque. D'une étude, je fis involontairement un livre. Je cherchai dans les événements mêmes les leçons et les enseignements que j'avais compté trouver dans les seuls épanchements d'une âme héroïque. L'illustre amiral anglais cessa donc d'occuper, dans l'œuvre que je poursuivais avec la constante inquié-

tude de la voir brusquement interrompue, toute la place que mes premiers projets lui avaient destinée. Il n'en resta pas moins la figure dominante d'un travail que la lecture de sa correspondance avait inspiré; il y conserva cette sorte de piédestal que je ne lui aurais probablement pas érigé si j'avais pu écrire une histoire générale de la marine, ou seulement une histoire complète de la dernière guerre. Ce n'est pas que cette figure, telle que je l'ai montrée, soit hors de proportion avec les événements qui l'encadrent. L'histoire de la grande guerre maritime, de la guerre qui eut lieu de 1796 à 1805, est bien réellement l'histoire de Nelson, comme l'histoire militaire de 1796 à 1815 est celle de Napoléon. Les années n'ont fait que confirmer chez moi cette impression. Avec Nelson s'ouvre une nouvelle école qui se ferme avec lui. Son génie n'est, dit-on, qu'une immense et sauvage audace; mais cette audace était devenue opportune, et c'est là ce qui la marque d'un cachet éminemment instructif. Le ciel rendrait aujourd'hui à l'Angleterre le héros du Nil que l'Angle-

terre ne le reconnaîtrait pas. Nelson serait toujours sans doute un grand homme, un cœur entreprenant, un esprit impétueux ; ce ne serait plus le vainqueur d'Aboukir et de Trafalgar. Nous avons fait d'énormes progrès depuis 1805. Nous avons fait les plus grands pendant trois périodes qui nous ont successivement fait acquérir ce qui nous avait si longtemps manqué. De 1828 à 1839, nous sommes devenus soigneux et manœuvriers; de 1839 à 1848, nous avons dirigé avec un remarquable succès nos efforts vers l'instruction pratique de nos canonniers et les divers détails de notre artillerie navale; de 1848 à 1860 nous avons, grâce à la vapeur, commencé à comprendre que nous n'étions tenus de céder le premier rang à personne. Aujourd'hui, des revers pourraient encore être à craindre (quelle est la marine qui oserait se flatter d'en être exempte?), de désastreuses défaites nous seraient certainement épargnées si nous savions faire un prudent emploi et une sage distribution de nos forces.

Les Guerres maritimes n'ont point été écrites,

j'éprouve le besoin de le rappeler, uniquement sur des documents anglais; les archives du ministère de la marine m'avaient été fort gracieusement ouvertes en 1847, et tout ce que renferme ce précieux dépôt concernant les combats d'Aboukir et de Trafalgar m'avait été dès lors communiqué. Quand de nouveaux loisirs m'ont permis de préparer avec quelque maturité cette troisième édition, j'ai voulu m'assurer que je n'avais aucun jugement à réformer, aucune erreur de détail à faire disparaître. J'ai donc eu de nouveau recours aux archives que j'avais déjà consultées. J'avais borné, en 1846, mes recherches à l'examen des dossiers militaires; je les ai tournées principalement cette fois vers l'étude des dossiers administratifs. Je me suis appliqué à en faire sortir le tableau officiel de l'incroyable détresse de nos arsenaux sous la République et sous l'Empire. Cette détresse, je ne l'avais certes pas exagérée. On verra dans quelles conditions s'effectuaient nos armements, je ne dis pas en 1793 et en 1798, mais en 1805, et quels navires on osait alors mettre en mer avec des capi-

taines assez héroïques ou assez aveugles pour s'en contenter. Mes principes à ce sujet n'ont pas varié depuis 1846. S'il le fallait, je m'inscrirais avec plus d'énergie encore contre l'imitation de pareils tours de force, mais je ne puis m'empêcher d'être saisi d'étonnement et, avouons-le, d'une certaine admiration, quand je vois ce qu'à diverses époques les administrateurs de la République et de l'Empire ont su faire dans nos ports. Ils ont fait, à la lettre, sortir des flottes entières du néant. C'est surtout pour mettre ces services obscurs en lumière que j'ai cru devoir rassembler à la fin du premier volume la correspondance de l'ordonnateur de la marine à Toulon relative aux préparatifs de l'expédition d'Égypte.

Au second volume j'ai joint un récit de la campagne de 1805, qui pourra servir à contrôler le mien. Ce récit, c'est l'amiral Villeneuve lui-même qui, dans sa correspondance officielle, s'est chargé de le faire. S'il m'était échappé un seul mot cruel ou véhément contre le malheureux amiral, je me le reprocherais aujourd'hui plus vivement que

jamais. L'épreuve ou l'attente de la responsabilité doit rendre indulgent, et ce n'est pas sans raison que la loi a voulu que chacun fût jugé par ses pairs. Or, l'histoire est un tribunal aussi. J'espère n'avoir méconnu aucun des devoirs que m'imposait ce rôle de juge que, bien inexpérimenté encore, j'avais osé prendre. A un âge où l'on n'est malheureusement que trop enclin au blâme, je m'applaudis de n'avoir pas refusé à l'amiral Villeneuve les sympathies que sa mémoire avait droit d'attendre d'un marin. L'amour de la patrie n'avait pu me rendre injuste envers la gloire de Nelson; la passion enthousiaste du métier ne devait pas me faire méconnaître les titres de son adversaire à l'estime et à l'intérêt de tous les gens de cœur. Il est impossible, en effet, d'assister, sans en être attendri, aux angoisses, aux tourments, aux patriotiques alarmes, et, vers les dernières heures, au morne désespoir de l'homme doux et facile qui s'était laissé imposer une tâche autant au-dessus de ses forces qu'au-dessus de son ambition. Je ne veux pas dire que

l'amiral Villeneuve ait fait tout ce qu'il devait faire, qu'un autre amiral, Bruix ou Latouche-Tréville, n'eût fait mieux ou n'eût fait autrement; mais je soutiens que la plus grande faute, ce ne fut point Villeneuve, ce fut le ministre qui la commit. La première lettre de Villeneuve, lorsque après une sortie malheureuse cet officier général se vit contraint de rentrer à Toulon, devait amener l'abandon de l'expédition ou le choix d'un nouveau commandant en chef. Quand on expose avec un découragement aussi convaincu les vices d'un plan de campagne, on n'est point né pour en assurer le sucеès. Dans toutes ses lettres, Villeneuve pense et s'exprime comme un homme de mer consommé, j'ajouterai comme un bon citoyen. Peut-être fallait-il, en cette occasion, penser et agir un peu en aventurier. Car, on ne saurait le méconnaître, quelle que fût l'habileté du plan conçu par Napoléon, ce plan n'en restait pas moins au fond une aventure. La réussite en était attachée à un concours de circonstances que les hommes de génie, les hommes auxquels un secret

instinct inspire une foi absolue dans leur fortune peuvent seuls se promettre et peuvent seuls obtenir. Villeneuve n'était point un de ces esprits d'exception. Il n'appartenait pas non plus à cette classe de soldats dont le dévouement aveugle sait accomplir souvent ce que leur raison se refuse à comprendre. Il lui eût fallu le courage de braver le déplaisir du maître, ou celui d'exécuter à tout prix les ordres du souverain. Son âme n'était faite ni pour l'une ni pour l'autre de ces extrémités. On ne peut donc dire que Villeneuve ait été, en 1805, entièrement sans reproche; sa mort rend cependant plus lugubre et plus attristant encore le désastre de Trafalgar. Au deuil d'une grande catastrophe elle vient mêler le deuil immérité d'une famille. Que Villeneuve eût été appelé à rendre compte de sa campagne des Antilles, ce n'eût été que stricte justice; mais qu'il se soit puni lui-même, dans le découragement profond dont son âme était envahie, d'un combat qu'on l'avait mis dans la dure nécessité de livrer, bien qu'il en eût maintes fois et avec désespoir annoncé d'avance la

fatale issue, c'est là ce qui mérite à tous les titres d'exciter nos regrets. Je ne connais pas de bataille perdue qui puisse laisser dans l'âme une plus navrante impression que cette page douloureuse et funèbre des annales de notre marine. Mieux que le vaincu de Cannes, le vaincu de Trafalgar pouvait affronter sans crainte les regards de ses compatriotes. Sa mort volontaire fut une injure gratuite à la générosité de notre nation.

D'autres — je l'ignorais quand j'écrivais ce livre — avaient dit avant moi que « le combat du cap Trafalgar devait être regardé comme celui qui (abstraction faite des malheurs purement accidentels qui en sont résultés) faisait le plus d'honneur à la marine française et à la marine espagnole [1]. Ce combat, avaient-ils ajouté, montre ce que la marine française pourra faire un jour [2]. » Si l'Empire eût vécu, les flottes de

[1] Rapport du major général de l'armée expéditionnaire, Théodore Contamine, embarqué sur le *Bucentaure* pendant le combat de Trafalgar et commandant en chef par intérim. (Cadix, 30 novembre 1805.)

[2] *Id.*, *ibid.*

Toulon, de l'Escaut et de Brest n'auraient pas assurément démenti cet augure. L'histoire des guerres maritimes de la République et de l'Empire nous rappellera sans doute toujours une époque douloureuse; mais de combien de traits d'héroïsme il nous faudrait sacrifier le souvenir, si nous voulions effacer de nos annales la mémoire des grands événements que, dans la ferveur de mes jeunes convictions, j'entrepris en 1846 de raconter!

GUERRES
MARITIMES

SOUS

LA RÉPUBLIQUE ET L'EMPIRE.

CHAPITRE PREMIER.

Documents nouveaux sur les guerres de 1793 et de 1803.
Correspondance des amiraux Jervis, Nelson et Collingwood.

Ce qu'on est convenu d'appeler l'orgueil de Louis XIV, ce sentiment profond de la grandeur nationale que seconda si puissamment le génie de Colbert, avait créé la marine française. Quand la funeste apathie d'un gouvernement dégénéré eut laissé périr ce royal héritage, le patriotisme pieux et éclairé d'un roi honnête homme se hâta d'en relever les ruines. Ce fut ainsi que Louis XVI, associant à ses flottes les escadres

espagnoles, put contraindre l'Angleterre à souscrire à l'émancipation du continent américain, et qu'il parvint à lui imposer le seul traité qui, depuis des siècles, eût fait reculer son ambition envahissante. Avant les guerres désastreuses de la République, les prétentions de la Grande-Bretagne à l'empire absolu des mers avaient donc rencontré, de la part des puissances européennes, une résistance opiniâtre; mais cette domination dut paraître à jamais affermie le jour où un amiral anglais put voir, avant d'expirer, les eaux de Trafalgar engloutir les tristes débris de ces deux grandes fortunes maritimes que les petits-fils de Louis XIV avaient fondées avec les traditions du grand roi, et qui semblèrent n'avoir une dernière fois uni leurs destinées que pour périr ensemble et périr avec plus d'éclat. Les événements dont la chaîne inflexible devait fatalement aboutir à cette malheureuse journée peuvent se partager en trois faisceaux distincts, et se grouper, pour ainsi dire, autour de certains noms.

Les combats de lord Howe et de lord Hood, des amiraux Hotham et Bridport forment le premier acte de ce drame sanglant, et vont se rattacher à la guerre de l'indépendance américaine, dont ils continuent les traditions stratégiques. C'est le temps où la marine française se décompose lentement sous l'action incessante d'un mal intérieur. La seconde période appartient sans

contestation à lord Jervis. Cet amiral remporte sur nos alliés une grande et opportune victoire ; le premier, c'est là son véritable titre de gloire, il s'occupe sérieusement de raffermir la discipline ébranlée et d'organiser la marine anglaise. Dans la troisième période, la plus lugubre et la plus éclatante, les soins de lord Jervis ont porté leurs fruits. Nelson fonde avec le glaive la suprématie qu'ils ont préparée. Pendant cette période, de 1798 à 1805, l'histoire du vainqueur d'Aboukir et celle de la marine anglaise ne cessent point un seul instant de se confondre. Nelson remplit la scène, et de la lumière qu'il absorbe quelques rares rayons peuvent à peine glisser jusqu'à Collingwood.

Aventureux, mais justifiant ses témérités par sa rare intelligence du métier de la mer, comptant pour rien un demi-succès et toujours prêt à courir de grands hasards, parce qu'il n'ambitionnait que de grands avantages, Nelson était vraiment fait pour occuper le premier rang dans cette lutte inégale où l'Angleterre n'opposait que de vieux croiseurs à des armements exécutés à la hâte. La nature l'avait merveilleusement doué pour conduire au combat des vaisseaux disposés à le suivre et à plonger avec lui au plus épais de la mêlée. Un concours douteux de la part de ses capitaines, de l'indécision ou de la timidité dans leurs manœuvres, eussent été mortels à sa

gloire, car il inventa moins une tactique nouvelle qu'il ne mit sous ses pieds tout ce que l'ancienne tactique avait de règles prudentes et sages. S'il parut, en effet, par le mode d'attaque qu'il adopta, vouloir porter sur des points faibles des masses écrasantes, il se trouva, au contraire, dans la plupart des circonstances, que, n'ayant pas pris le loisir de serrer ses colonnes et de grouper ses vaisseaux, ce fut lui qui fut sur le point d'être écrasé par des feux supérieurs. Nelson était pourtant, avant l'action, prévoyant et presque minutieux, bien qu'il eût coutume de dire que, dans la guerre de mer, il fallait laisser quelque chose au hasard. Il avait soin d'arrêter son plan longtemps à l'avance et d'y accoutumer l'intelligence de ses officiers ; mais, dès qu'il était en présence de l'ennemi, il semblait n'avoir plus en vue que le moyen le plus prompt de le joindre.

Quel contraste, on ne peut s'empêcher de le remarquer ici, entre ces traits passionnés et la figure impassible de lord Wellington , de cet homme froid et régulier qui ne se maintint dans la Péninsule qu'à force d'ordre et de prudence ! Appartiennent-ils bien à la même nation, commandent-ils aux mêmes hommes, cet amiral plein d'enthousiasme et dévoré du besoin de se distinguer, si brusque et si impétueux dans ses assauts, et ce général flegmatique et opiniâtre qui, retranché dans ses lignes de Torrès-Vedras, ou

reformant, sans s'émouvoir, ses carrés rompus sur le champ de bataille de Waterloo, paraît vouloir lasser son ennemi plus encore que le vaincre, et ne parvient à en triompher que par sa patiente et inébranlable énergie? C'est ainsi cependant que devaient s'accomplir les desseins de la Providence. Elle permit qu'il se rencontrât chez le général destiné à combattre des troupes d'une supériorité incontestable sur le champ de bataille, et dont le premier élan était irrésistible, cet esprit d'ordre et de temporisation qui devait user lentement l'ardeur de nos soldats; chez l'amiral, au contraire, auquel nous opposions des vaisseaux sortant du port et faciles à déconcerter par une attaque subite, cette fougue et cette présomption qui pouvaient seules amener les désastres dont les habitudes circonspectes de l'ancienne stratégie eussent préservé nos escadres.

Ce n'est pas uniquement sous le point de vue militaire qu'il est intéressant de rapprocher et de mettre en regard ces deux physionomies. Au milieu des péripéties de ces grandes luttes politiques qui ont soulevé tant de passions, enflammé tant de haines; dans des phases à peu près semblables, dans des circonstances en quelque sorte identiques, la conduite de ces deux hommes d'une nature si tranchée, d'une trempe si différente, présente encore cette vive opposition qui les distinguait en face de l'ennemi. Tous deux ont con-

tribué à rétablir sur un trône chancelant un pouvoir qui voulut s'affermir par d'inutiles rigueurs : garants d'une capitulation militaire, ils ont tous deux encouru les mêmes reproches et subi au sein du Parlement le même blâme injurieux. L'analogie des situations ne saurait être plus complète ; mais, dans cette épreuve où la gloire de Nelson a été ternie par l'emportement d'un zèle aveugle et fanatique, c'est par l'inertie d'une raison calme et impassible que celle de lord Wellington s'est trouvée compromise. Ces deux hommes ont suivi la pente de leur nature dans ces événements à jamais regrettables. L'un y a souillé sa victoire ; l'autre a négligé d'y purifier la sienne.

Également funestes à la grandeur de notre pays, l'amiral illustre, le général heureux, appellent au même titre nos méditations : c'est notre droit d'étudier le principe de leurs succès, les causes et les divers mobiles de leur conduite, notre devoir de porter dans cet examen les sentiments qu'un galant homme ne refuse pas à un adversaire dont il a éprouvé le courage. Avant de juger ces deux gloires ennemies, il nous faut donc chercher les éléments d'un jugement équitable. Si ces éléments peuvent se rencontrer quelque part dégagés de toute altération étrangère, c'est surtout dans les publications, trop peu communes en France, où tout ce qui reste d'un grand personnage, — ses lettres, ses dépêches, souvent même ses effusions

les plus intimes, — est livré sans réserve et sans voile aux regards de la postérité. La correspondance de lord Wellington, sa correspondance officielle, a été publiée à Londres il y a quelques années, et appréciée avec un rare talent par un écrivain dont les lettres déplorent encore la retraite prématurée[1]. La correspondance officielle et privée de lord Nelson, déjà connue en partie par les nombreux extraits qu'en avaient donnés ses biographes, vient d'être rassemblée de nouveau. Enrichi de documents jusqu'à ce jour inédits, ce recueil ne saurait présenter cependant l'intérêt politique qui s'attache aux dépêches du commandant en chef des armées de la Péninsule, mais il ouvre un vaste champ d'études aux hommes qui veulent trouver dans l'histoire de nos revers le moyen d'en prévenir le retour. C'est qu'en effet, ces nombreuses dépêches écrites le lendemain ou la veille d'une victoire, ces révélations familières qui les complètent, ne nous retracent point seulement d'un crayon plus fidèle la physionomie d'un héros, et ce travail intérieur d'où est sorti le vainqueur du Nil; elles nous permettent aussi,—c'est là ce qui constitue, à nos yeux, leur véritable importance, — de suivre pas à pas le lent développement de cette pensée plus

[1] M. Loëve-Veimars (Voy. la *Revue des Deux Mondes* du 15 septembre 1839.)

affermie chaque jour, qui, s'autorisant du triste état de notre marine, s'affranchit peu à peu des traditions de Keppel et de Rodney, et conçoit bientôt un mode d'attaque plus brusque et plus décisif. Elles nous montrent ainsi sous quelles influences cette funeste audace a grandi, et nous laissent en quelque sorte pénétrer le mystère des grands et majestueux événements par lesquels Dieu règle le sort du monde.

Quels traités, quelles œuvres spéciales pourraient mieux que cette causerie sans apprêt nous initier aux circonstances mal appréciées encore qui précipitèrent et légitimèrent en 1798 une révolution stratégique déjà, entrevue vers la fin du siècle dernier par un génie non moins aventureux que celui de Nelson? Seize ans avant Aboukir, Suffren voulut aussi dégager la tactique navale des entraves de la science et des idées reçues; mais, pendant qu'il se jetait d'un bond audacieux hors des sentiers de la routine, il faillit se briser aux écueils de cette voie nouvelle que venait de découvrir son courage. Les imprudences couronnées d'un succès complet à Aboukir et à Trafalgar furent bien près d'aboutir à de sanglants désastres dans la baie de la Praya et dans la mer des Indes. C'est qu'en fait d'instruction militaire et d'habitude de la mer, les deux marines étaient à cette époque sur le même niveau : elles avaient à un égal degré cette énergie qu'on puise dans le

sentiment de sa force, et ce n'était point sans péril qu'un excès de confiance pouvait laisser prendre alors quelque avantage à l'ennemi. La victoire, si indulgente plus tard pour ces fautes généreuses, hésitait encore à les absoudre. Aussi le respect mutuel, dont s'honoraient à bon droit les deux marines, avait-il créé cette guerre circonspecte et savante dans laquelle nos tacticiens balancèrent si longtemps la fortune de l'Angleterre. Entre vaisseaux qui se valaient, c'était la guerre la plus sûre. Les événements de 1793 détruisirent l'équilibre : Nelson apparut, et l'état de faiblesse où nous étions tombés, après nos premières années de discordes civiles, lui permit d'oublier ce que nous commandions, dans des temps plus heureux, de réserve à nos adversaires. Son coup d'œil exercé découvrit bientôt les principes de dissolution qui s'étaient introduits dans notre marine après l'entière dispersion de ses officiers, et, dès la première rencontre, il s'aperçut que ce n'étaient plus là les vaisseaux qui avaient fait trembler la Jamaïque. Sa correspondance entière en fait foi. C'est parce qu'il connut la mauvaise organisation de nos navires, la précipitation de nos armements, les éléments confus d'où l'on avait fait sortir un nouveau personnel pour remplacer celui qui avait disparu ; c'est parce qu'il avait également observé les vaisseaux espagnols, soit comme alliés, soit comme ennemis de l'Angleterre, qu'il osa, dans

les occasions les plus imposantes, tenter la faveur du ciel au mépris de toutes les règles. L'événement justifia son audace : il put toucher le but dont avait approché Suffren, car la décadence de nos institutions maritimes lui avait aplani le chemin. Ce chemin, par lequel il parvint jusqu'au cœur de nos flottes, reste ouvert à ses successeurs : c'est à nous de le rendre impraticable.

CHAPITRE II.

Jeunesse de Nelson.

Peu d'éducations maritimes ont commencé plus tôt que celle de Nelson. Fils d'un pasteur du comté de Norfolk, il avait à peine atteint l'âge de douze ans quand il quitta le collége de Norwich pour suivre son oncle maternel, le capitaine Suckling, à bord du vaisseau LE RAISONNABLE[1]. Ses études littéraires furent ainsi brusquement interrompues; celles de la plupart des officiers anglais qui ont fait contre nous la dernière guerre n'ont pas été plus complètes. Avec un pareil système, on ne faisait peut-être pas de grands clercs; mais, ce qui valait mieux, on faisait de bons marins, et l'on pliait de bonne heure ces jeunes esprits aux rudes épreuves d'une vie d'exception et aux salutaires habitudes de l'obéissance passive. Notre siècle est plus exigeant, et l'on ne saurait aujourd'hui, sans de grands inconvénients, condamner à une pareille infériorité tout un corps

[1] Tous les noms des navires anglais seront imprimés en petites capitales; ceux des bâtiments français ou alliés de la France en caractères italiques.

d'officiers souvent appelés à remplir les missions les plus délicates ; il serait néanmoins possible de faire gagner à nos jeunes élèves deux ou trois années de mer, en simplifiant pour eux l'étude des sciences exactes et en la dirigeant surtout, comme le font les Anglais, vers une application pratique. Ce serait avoir réalisé déjà un grand progrès, car on ne saurait commencer trop tôt le métier de la mer. La vie maritime demande des natures souples et dociles, et un trop lourd bagage scientifique au début d'une carrière où il faut tant acquérir sur le terrain, tant apprendre de l'expérience des autres, pourrait bien se trouver plus embarrassant qu'utile. Nelson, dont l'opinion a sans doute quelque valeur en pareille matière, disait souvent qu'on ne pouvait être un bon officier sans posséder à la fois *les connaissances pratiques d'un matelot et les manières d'un gentleman*. Aussi, quand on l'interrogeait à cet égard, il recommandait (on s'en étonnera peut-être) pour les jeunes gens destinés à la marine, après l'étude de la navigation et de la langue française, les *leçons du maître de danse*[1]. Jusqu'à quel point il avait mis pour son propre compte ce dernier conseil en pratique, c'est ce que nous n'avons pu découvrir ; mais il est certain que, dès que la paix de

[1] *Dancing* is an accomplishment that probably a sea officer may require. (To the Earl of Cork. Portsmouth, july 22nd 1787.)

1783 eut rouvert aux Anglais l'accès du continent, il s'empressa de se rendre en France pour y apprendre une langue dont il déclarait la connaissance indispensable aux officiciers de la marine britannique. Quant aux détails les plus subtils de sa profession, personne ne les possédait mieux que lui, et il leur assignait dans son esprit le même rang que l'Empereur accordait aux préoccupations les plus minutieuses du noble métier des armes. L'exemple de ces esprits supérieurs est bon à citer en cette occasion ; il peut faire justice des présomptueux dédains qu'il est devenu de mode d'afficher aujourd'hui pour le premier mérite qu'un homme puisse avoir : le mérite de sa spécialité.

Grâce aux campagnes qu'il avait faites à la Jamaïque, au pôle nord et dans l'Inde, Nelson, à l'âge de dix-huit ans et demi, se trouva en état de passer son examen de lieutenant ; mais ce ne fut qu'après avoir justifié de six années de mer, après avoir produit ses journaux du CARCASS, du SEAHORSE, du DOLPHIN et du WORCESTER, ainsi que les attestations des capitaines Suckling, Lutwidge, Farmer[1], Pigot et Robinson, après avoir prouvé

[1] Le même qui commandait la frégate LE QUÉBEC dans son célèbre combat contre la frégale *la Surveillante* à la hauteur d'Ouessant, en 1779. *La Surveillante* était sous les ordres du capitaine du Couédic.

qu'il savait *prendre un ris* et *faire une épissure*, qu'il reçut le certificat qui devait lui permettre d'aspirer à un rang plus élevé dans la marine anglaise. Avec ce brevet de capacité, le jeune *midshipman* pouvait attendre longtemps encore le grade de lieutenant. Heureusement son oncle, le capitaine Suckling, venait d'être nommé *contrôleur de la marine*, et il obtint facilement pour son neveu un grade après lequel bien des *midshipmen* ont soupiré toute leur vie. C'était donc un grand pas de fait, et Nelson, enchanté, écrivit le jour même à son frère : « Me voilà enfin lieutenant ! C'est à moi maintenant de me tirer d'affaire, et je m'en acquitterai, je l'espère, de façon à me faire honneur ainsi qu'à mes amis. »

Embarqué immédiatement sur la frégate LE LOWESTOFFE, Nelson reçut, en partant pour la Jamaïque, les pieuses recommandations de son père et les instructions du capitaine Suckling. Ce dernier lui rappelait (et c'étaient là des idées très-avancées pour cette époque) qu'un navire de guerre doit toujours avoir ses vergues droites et ses manœuvres bien roides ; qu'aucune corde ne doit pendre au dehors ; que les hamacs doivent être ramassés avant huit heures du matin et soigneusement rangés dans les bastingages, les ponts et l'extérieur lavés tous les jours, le linge de l'équipage deux fois par semaine ; qu'il faut bien se garder surtout de larguer et d'établir ses voiles l'une

après l'autre; car, disait le capitaine Suckling, il n'y a rien au monde de moins marin : *nothing so lubberly.* Quand on songe aux heureux effets de ces soins méthodiques, grâce auxquels de si grands progrès ont été réalisés dans l'hygiène des navires et dans les évolutions des escadres; quand on songe à ces armements formidables de la France et de l'Espagne réduits deux fois dans la même guerre à une complète impuissance par l'invasion du scorbut, on n'est plus tenté de sourire en lisant cette espèce de *memorandum*, et on se demande si, en marine comme ailleurs, ce ne sont point les petites choses qui ont réellement le plus d'importance.

Ces recommandations furent les dernières que le capitaine Suckling put adresser à son élève. Il mourut peu de temps après l'arrivée de Nelson à la Jamaïque; mais ce dernier ne resta pas sans protecteurs. Le capitaine du LOWESTOFFE avait conçu pour lui une vive affection, et il obtint que le vice-amiral Peter Parker, alors commandant en chef dans ces parages, prît Nelson avec lui sur le vaisseau LE BRISTOL. Nulle circonstance ne pouvait être plus favorable à l'avancement du jeune lieutenant. L'insalubrité des Antilles occasionnait de fréquentes vacances dans l'escadre, et il appartenait au commandant en chef de pourvoir au remplacement des officiers qui succombaient. Par ces nominations, l'amiral conférait alors le grade correspondant aux fonctions devenues vacantes.

Cette prérogative a été restreinte depuis cette époque ; mais en 1778 elle n'avait reçu aucune atteinte, et, sous un ciel comme celui de la Jamaïque, elle ne laissait à la disposition de l'officier général commandant qu'un trop grand nombre de faveurs. En outre, la guerre éclata bientôt entre la France et l'Angleterre, et vint en aide au climat des Antilles pour amener dans l'escadre de nouvelles vacances. Le capitaine de la frégate LE HINCHINBROOK fut tué le 2 juin 1779, en contribuant à la capture d'une frégate française ; Nelson, qui commandait déjà le brick LE BADGER, fut appelé par la bienveillance de l'amiral à ce nouveau commandement, auquel il dut le grade de capitaine de vaisseau. Il est digne de remarque qu'il avait été successivement remplacé sur la frégate LE LOWESTOFFE et le vaisseau LE BRISTOL par le lieutenant Collingwood, dont le nom devait être à jamais associé au sien par la plus illustre fraternité d'armes. Ce fut encore à Collingwood qu'il remit le commandement DU BADGER et plus tard celui du HINCHINBROOK, comme si la fortune préparait déjà cet émule de Nelson à recueillir l'héritage de Trafalgar.

Nelson n'avait que vingt et un ans quand il fut nommé capitaine de vaisseau, et son avenir militaire se trouvait désormais assuré. En effet, d'après les règlements de la marine anglaise, l'avancement au choix s'arrêtait alors et s'arrête encore

aujourd'hui au grade de capitaine de vaisseau. Jusqu'à ce grade, l'ancienneté de service constitue à peine un titre à de nouvelles fonctions; mais, quand il s'agit de la position d'officier général, elle reprend ses droits, et, pour gravir ce difficile échelon, il faut que chacun s'avance à son rang et suive son tour d'inscription. Les officiers qui n'ont pas rempli, au moment de se mettre en marche, certaines conditions de navigation, ne sont point dépassés pour cela par ceux de leurs frères d'armes qui ont été ou plus heureux ou plus actifs; ils entrent avec eux dans le cadre des contre-amiraux, mais se rangent à part sous la dénomination d'officiers généraux *retirés* (*retired*). Une pareille disposition qui, en 1841, retenait encore dans le grade de capitaine de vaisseau des officiers distingués qui, dès 1806, commandaient des frégates, présente au premier abord quelque chose d'étrange et de choquant. Cependant, avec des cadres illimités comme le sont ceux de la marine anglaise, cette règle a moins d'inconvénients qu'on ne serait tenté de le croire, et elle offre d'ailleurs d'assez grands avantages pour qu'on hésite longtemps encore à la modifier ou à l'abolir. Outre le prestige qu'elle a nécessairement attaché à ces grandes positions d'un si difficile accès, elle a eu en effet un résultat plus immédiat et plus important. Elle a condamné les penchants ambitieux à une inaction forcée, précisément à

l'époque où ils ont coutume de se manifester avec le plus d'énergie, et elle a ainsi introduit dans le corps de la marine anglaise des habitudes d'honnête camaraderie et de bon vouloir mutuel qui ont puissamment contribué au succès des armes britanniques.

Ce fut un mois avant que Nelson obtînt son premier commandement, et lorsqu'il avait acquis déjà la maturité nécessaire pour apprécier les événements qui allaient se passer sous ses yeux, que le comte d'Estaing, abandonnant la côte d'Amérique, vint transporter le principal théâtre de la guerre dans la mer des Antilles, où le vice-amiral Byron se hâtait de le suivre. Pendant que des renforts successifs envoyés d'Europe maintenaient sur un pied d'égalité les forces des deux amiraux dans cette partie du monde, un grand événement nous assurait ailleurs une prépondérance qui eût pu devenir funeste à l'Angleterre. La cour de Madrid, vaincue par les instances du gouvernement français, entraînée par l'espoir de reprendre Gibraltar et d'obtenir la restitution de la Jamaïque et des deux Florides, avait enfin secoué son apathie et s'était déclarée en notre faveur. La flotte française, sortie de Brest sous le commandement de M. d'Orvilliers, et la flotte espagnole, sortie du Ferrol, avaient opéré leur jonction, et cette armée, alors composée de soixante-six vaisseaux, après avoir chassé devant elle la flotte ennemie,

vint menacer les côtes de l'Angleterre. Ce que l'Empereur désira si ardemment quelques années plus tard se trouvait ainsi réalisé. Un mois entier, nous fûmes maîtres de l'entrée de la Manche. Quarante mille hommes rassemblés sur les côtes de Bretagne et de Normandie étaient prêts à monter à bord des nombreux transports qui les attendaient, quand cette flotte formidable dut rentrer à Brest sans avoir obtenu aucun résultat, sans avoir intercepté un seul convoi. On s'en prit de cet insuccès à la constance des vents d'est, à un manque de vivres, enfin au scorbut, qui enleva un sixième des équipages. On eût pu en accuser également le désaccord des chefs, et y voir un nouvel exemple du peu de confiance que doivent inspirer les coalitions maritimes. Dans la mer des Antilles, au contraire, où la France n'avait à opposer que ses propres vaisseaux à ceux de l'Angleterre, les îles de Saint-Vincent et de la Grenade se rendirent à ses armes ; l'amiral Byron, après un engagement où il faillit perdre trois de ses vaisseaux, fut contraint de se réfugier à Saint-Christophe, et, si nous eussions su poursuivre nos avantages, nous nous emparions sans peine de la Jamaïque. Malheureusement les nouvelles que le comte d'Estaing reçut à cette époque des côtes d'Amérique lui persuadèrent que la cause de l'indépendance était compromise, et il quita subitement la mer des Antilles pour voler au secours des États-Unis.

Ce fut alors que le gouverneur général de la Jamaïque, délivré des inquiétudes que lui avait causées la présence de la flotte française dans les ports de Saint-Domingue, entreprit de mettre à exécution le projet audacieux qu'il avait formé de s'emparer du fort de San-Juan de Nicaragua. Par la possession de ce fort, bâti sur la rivière qui coule du lac Nicaragua dans l'Atlantique, il comptait intercepter les communications qui, par l'isthme de Panama, avaient lieu entre les deux mers, et, comme il le disait, couper en deux l'Amérique espagnole. La partie maritime de cette importante expédition fut confiée aux soins de Nelson, qui n'avait alors que vingt-deux ans. Cinq cents hommes partirent de la Jamaïque au commencement de l'année 1780 sous l'escorte de sa frégate, et furent mis à terre au cap Gracias a Dios, dans la province de Honduras. On s'y procura quelques auxiliaires indiens, on y reçut quelques renforts, et, ayant rembarqué les troupes qui avaient déjà souffert de leur campement dans une plaine marécageuse et malsaine, on descendit la côte des Mosquitos. La mission de Nelson devait se borner à transporter les troupes anglaises à l'embouchure de la rivière de San-Juan; mais, arrivé là, Nelson ne put se résigner au rôle inactif qui lui avait été imposé, et il s'offrit à conduire l'expédition jusque sous les murs du fort dont on voulait s'emparer. Il fit embarquer deux cents sol-

dats sur les canots de sa frégate et sur les pirogues que fournirent les Indiens, et avec eux il remonta la rivière. Il marchait à leur tête quand ces soldats prirent d'assaut, ou, selon son expression, *enlevèrent à l'abordage* la batterie de Saint-Barthélemy, qui, construite sur une petite île au milieu de la rivière, en commandait le cours dans une des parties les plus rapides et les plus difficiles. Ce ne fut qu'après dix-sept jours de fatigues inouïes que les Anglais arrivèrent en vue du château de San-Juan, situé à environ trente-deux milles du lac de Nicaragua et à soixante-neuf de l'embouchure de la rivière. Portant déjà dans les conseils la même énergie et la même résolution que dans les combats, Nelson était d'avis de monter immédiatement à l'assaut. Il savait que la mauvaise saison allait arriver, et qu'il n'y avait point de temps à perdre. Ce parti vigoureux était peut-être le plus sage, mais on préféra un siége en règle, et il est probable qn'une attaque de vive force eût coûté moins de monde que n'en coûtèrent les onze jours de siége pendant lesquels les fièvres et la dyssenterie commencèrent leurs ravages dans l'armée. Il fallut une circonstance heureuse pour sauver Nelson, atteint déjà de cette dernière maladie. Une corvette partie de la Jamaïque avec des renforts lui apporta la nouvelle que l'amiral sir Peter Parker l'avait nommé au commandement du vaisseau LE JANUS, devenu vacant par la mort de son capitaine.

Nelson quitta cette terre funeste la veille de la reddition du château de San-Juan. Ce n'en fut pas moins à lui que l'opinion générale décerna les honneurs de ce triomphe; mais en arrivant à la Jamaïque, il était tellement affaibli et épuisé par la dyssenterie, qu'il fallut le porter à terre dans son cadre.

Après cinq mois d'occupation, les Anglais évacuèrent leur fatale conquête. Des dix-huit cents hommes qu'on avait employés en différents postes, il ne revenait que trois cent quatre-vingts soldats ou matelots. L'équipage du HINCHINBROOK, dont Collingwood avait pris le commandement, était de deux cents hommes à son départ d'Angleterre, dix seulement purent revoir leur patrie : trop fréquente issue de ces expéditions tropicales, où la victoire même est le plus souvent désastreuse! Quant à Nelson, il était trop souffrant pour conserver le commandement du JANUS, et il se vit forcé de retourner en Angleterre pour y rétablir sa santé. Vers la fin du mois de septembre 1780, il s'embarqua sur le vaisseau LE LION, commandé par le capitaine Cornwallis, et dès son arrivée en Europe il se rendit aux eaux de Bath. Sa constitution avait déjà été altérée, dans son enfance, par les fièvres de l'Inde. Cette nouvelle épreuve acheva de la ruiner; mais, doué d'une grande force nerveuse, Nelson ne perdit rien pour cela de son activité; dans un corps chétif et souffrant, il sut conserver une âme indomptable. Les eaux de Bath eurent d'abord assez

d'efficacité pour qu'au bout de trois mois il crût devoir faire le voyage de Londres, afin d'y solliciter de nouveau du service. Il ne tarda point à en obtenir : sur la frégate L'ALBEMARLE, il visita les côtes du Danemark et prit une part active aux opérations qui eurent lieu dans le golfe de Saint-Laurent, ainsi que dans les parages de l'Amérique du Nord. Jaloux de paraître sur un plus grand théâtre, il avait obtenu de lord Hood de le suivre dans la mer des Antilles, quand la paix de 1783 vint arrêter un instant sa carrière.

La guerre qui se terminait avait eu, nous l'avons dit déjà, des chances diverses, mais, en général, peu décisives. Guerre d'observation en Europe, elle se fit avec plus d'activité de l'autre côté de l'Atlantique, où elle resta cependant une guerre de tactique. Elle ne fut réellement poussée à fond que dans l'Inde, et ce fut parce que Suffren y commandait. L'audace de ce grand homme de mer n'a point encore été dépassée, et nul n'a égalé les ressources de son génie et la rapidité de son coup d'œil. Sans ports où il pût réparer ses vaisseaux, sans approvisionnements pour les ravitailler, sans rechanges, sans mâtures pour remplacer celles qu'il perdait dans ses fréquents engagements avec l'ennemi, Suffren ne se déconcerta jamais et trouva moyen de suppléer à tout. Les convois qu'on lui expédiait d'Europe étaient interceptés; il lui arrivait même de manquer de munitions de guerre : il

n'en continuait pas moins à harceler les escadres anglaises. Il démâtait ses frégates pour mâter ses vaisseaux, improvisait des ateliers et des chantiers, empruntait des soldats à M. de Bussy pour remplacer les matelots qui lui manquaient, et les rendait à leurs luttes habituelles aguerris par une glorieuse journée. Dans l'espace de sept mois, il joignit quatre fois l'amiral Hughes et lui mit treize cents hommes hors de combat. Les préliminaires de la paix étaient déjà signés en Europe, que, maître de Gondelour et de Trinquemalé, il combattait encore pour défendre ses conquêtes. C'est assurément le plus grand caractère, *le seul général*, pour emprunter une expression du comte d'Estaing, qui se soit manifesté dans cette guerre. Appelé par une chance imprévue au commandement supérieur des forces que nous avions réunies dans la mer des Indes, Suffren vit une paix trop prompte lui fermer cette carrière de gloire où il grandissait chaque jour. Que n'eût-il point accompli si cette guerre se fût prolongée, s'il eût pu opposer à l'amiral Hughes des capitaines complétement initiés aux secrets de ses plans périlleux, si, comme un maître aimé entouré de ses disciples, il n'eût jamais eu à redouter des vaisseaux qu'il conduisait au feu ni hésitation ni fausse interprétation de ses ordres! Quoiqu'il n'ait point obtenu d'aussi éclatants résultats que le vainqueur d'Aboukir et de Trafalgar, Suffren

semble avoir conçu le premier la pensée des modifications que devait subir la stratégie maritime. Nelson le trouva devant lui dans ce chemin aventureux, comme Bonaparte devait rencontrer dans le sien l'ombre du grand Frédéric.

La gloire de la France n'eut donc point à souffrir de la lutte qui s'était ouverte en 1778. Les combats de M. de Suffren nous consolèrent de la défaite du comte de Grasse, et, après quatre années de guerre, le dommage matériel se trouvait à peu près balancé entre les deux marines belligérantes. Soit par accident, soit du fait de l'ennemi, la France et ses alliés avaient perdu 117 navires, dont 20 vaisseaux de ligne; l'Angleterre, 16 vaisseaux et 181 navires. Nos sacrifices, en y comprenant les pertes essuyées par les États-Unis, la Hollande et l'Espagne, atteignaient le chiffre total de 5 000 bouches à feu; ceux des Anglais, le chiffre de 4 000. Leur matériel naval avait un peu moins souffert que celui des puissances alliées, mais cette différence était sans doute plus que compensée par la reprise de Minorque et l'émancipation du continent américain. Cependant les efforts de l'Angleterre, de 1780 à 1783, n'étaient guère restés au-dessous de ceux qu'elle déploya dans la grande guerre de la Révolution et de l'Empire. L'Angleterre avait entretenu successivement à la mer 85 000, 90 000, 100 000, et enfin 110 000 matelots, et, au mois de janvier 1783, quelques mois avant la conclusion de la

paix, elle avait porté ses armements à 112 vaisseaux de ligne, 20 vaisseaux de 50 canons et 150 frégates. A la même époque, les flottes réunies de la France et de l'Espagne ne s'élevaient pas à moins de 140 vaisseaux, dont 60, déjà mouillés en rade de Cadix, n'attendaient plus qu'un dernier signal pour mettre sous voiles et se porter dans la mer des Antilles; 12 autres vaisseaux avaient quitté la rade de Boston sous le commandement de M. de Vaudreuil, et un corps d'armée considérable était réuni à Saint-Domingue, prêt à s'élancer sur la Jamaïque. L'Angleterre avait dû peser tous les désavantages de cette situation quand elle avait signé la paix. « Qui pourrait croire sérieusement, s'écriait le jeune Pitt, alors en butte aux assauts de l'opposition, qui pourrait croire que la Jamaïque eût résisté longtemps à une attaque régulière soutenue par 72 vaisseaux? Nos amiraux, après avoir reçu les renforts qu'on leur eût envoyés d'Europe, n'en auraient eu que 40 sous leurs ordres, et il y a longtemps que, dans cette chambre, on a reconnu qu'*une guerre défensive ne saurait aboutir qu'à une ruine inévitable!* Nos amiraux auraient-ils donc, avec ces 40 vaisseaux, regagné par leurs armes ce que les ministres ont recouvré par leur traité? ou ne devions-nous pas plutôt craindre avec trop de raison que cette dernière campagne dans la mer des Antilles ne se terminât par la perte de la Jamaïque, seul reste

de nos possessions dans cette partie du monde? »

C'est sur ce ton résigné que s'exprimait alors le fils de lord Chatham; c'est en ces termes qu'il essayait de justifier un traité onéreux et qu'il résumait la situation des puissances belligérantes, dix années avant la guerre qui devait se terminer par la ruine presque complète de notre marine. Les alliances qui nous avaient soutenus dans cette lutte ne nous manquèrent point cependant quand la guerre se renouvela, mais elles ne servirent qu'à augmenter le retentissement de nos désastres. Ni le nombre des vaisseaux que nous rassemblâmes, ni le dévouement intrépide de ceux qui les montaient, ne purent tenir lieu de ce qui manquait alors à notre flotte : une bonne organisation, la pratique de la mer, et surtout la confiance qui naît des premiers succès.

CHAPITRE III.

Ouverture des hostilités entre la France et l'Angleterre.
1er février 1793.

La paix de 1783 avait eu moins en vue de concilier d'une façon durable des intérêts depuis si longtemps rivaux et opposés, que de donner aux puissances épuisées par une longue lutte le loisir de reprendre haleine et de se préparer à de nouveaux sacrifices. Elle suspendit donc les hostilités sans éteindre cet antagonisme funeste et ces prétentions exclusives qui, depuis tant de siècles, ont agité et divisé le monde. Bientôt, en effet, à une guerre ouverte on vit succéder une guerre d'influence, dans laquelle tout l'avantage devait rester au gouvernement le plus ferme et le plus éclairé. Ce fut d'abord la politique française qui parut devoir conserver l'ascendant moral que lui avait valu l'issue favorable d'une lutte glorieuse. Elle triompha en Hollande, et y fonda sa prépondérance, comme elle l'avait fait en Amérique, sur la protection des vrais intérêts nationaux et des grands principes dont l'Europe lui attribuait déjà la défense; mais, inhabile aux efforts suivis et aux

vues persévérantes, une année ne s'était point écoulée que la France avait permis à l'Angleterre de prendre une revanche éclatante, et avait compromis, par une attitude indécise, la considération qu'elle venait à peine d'acquérir. Le gouvernement anglais fut le premier à comprendre qu'entre deux ennemis également fatigués de la guerre, également incapables de recourir, sans péril pour leurs finances, à cette extrême raison des rois, l'avantage devait appartenir à celui qui saurait envisager la situation de l'œil le plus calme et conserver le mieux son sang-froid au milieu des chances apparentes d'un nouvel appel aux armes. Pendant que, sous un prétexte frivole, les troupes prussiennes, commandées par le duc de Brunswick, entraient tout à coup sur le territoire des Provinces-Unies, et y rétablissaient l'autorité du stathouder, le ministère anglais, auquel Pitt avait su imprimer sa résolution et sa vigueur, tenait en échec le cabinet de Versailles, et l'empêchait, par la fermeté de son langage et de sa contenance, de remplir, en soutenant la Hollande, les obligations qu'il avait contractées envers ses nouveaux alliés. A partir de ce premier succès, l'Angleterre ne s'arrêta plus dans cette voie de réparations que l'habileté de ses ministres venait d'ouvrir à son orgueil blessé ainsi qu'à ses intérêts. En 1790, elle humiliait successivement l'Espagne et la Russie, et montrait à l'Europe qu'elle était loin

d'avoir abdiqué le rang élevé d'où on avait pu la croire descendue. La première de ces puissances avait paru décidée à soutenir, les armes à la main, ses prétentions à la domination exclusive des côtes occidentales de l'Amérique ; ses croiseurs avaient maltraité des négociants anglais, qui, pour se livrer à un commerce de fourrures avec la Chine, s'étaient établis à Nootka-Sound, sur la côte occidentale de l'île de Vancouver, à la hauteur de la Nouvelle-Géorgie et non loin de l'embouchure de la Colombia et du territoire si récemment contesté de l'Orégon. Des explications très-vives suivirent ces procédés violents et amenèrent une transaction qui garantit à l'Angleterre la liberté du commerce sur la côte nord-ouest de l'Amérique. Cet orage, en se dissipant, laissa donc la Grande-Bretagne en possession d'une situation morale fortifiée par un nouveau succès et avec un accroissement de puissance maritime, résultat naturel de préparatifs sérieux et considérables. La politique que le ministère anglais, d'accord avec les cabinets de Vienne et de Berlin, adopta, quelques mois plus tard, vis-à-vis de la Russie, inspirée par les mêmes principes, eut les mêmes effets, et fut suivie des mêmes conséquences. L'Angleterre, en cette occasion, entreprit de prévenir le démembrement de l'Empire ottoman, que les succès de la Russie avaient rendu imminent, et, résolue à réconcilier cette puissance, de gré ou de

force, avec la Sublime Porte, elle se hâta d'augmenter encore ses armements. Ainsi, par une singulière coïncidence, c'était à la faveur de questions qui, de nos jours, n'ont rien perdu de leur gravité, que l'Angleterre préparait déjà en silence le prodigieux développement de sa marine, et tendait à la placer, par ces soins constants et cette prévoyance soutenue, au-dessus des atteintes de la fortune.

Grâce aux préparatifs dont ses différends avec l'Espagne et la Russie avaient été l'occasion, le gouvernement anglais possédait, au moment où éclata la guerre de 1793, 87 vaisseaux de ligne à flot, dont plus de 60 étaient en état de prendre immédiatement la mer. D'après le plan de sir Charles Middleton, alors contrôleur de la marine, et qui fut depuis, sous le nom de lord Barham, premier lord de l'amirauté, on avait, dès la fin des hostilités en 1783, réuni dans des magasins séparés le matériel complet de chaque vaisseau en état de naviguer, organisant ainsi pour la première fois ces *magasins particuliers* qui, de tout temps, ont été comptés parmi les mesures de prévoyance les plus efficaces. Des approvisionnements de toute espèce avaient en outre été rassemblés dans les arsenaux, et les précautions se trouvaient si bien prises pour le prompt équipement de la flotte, que, quelques semaines après que l'ordre d'armer fut parvenu dans les ports, le nombre des vais-

seaux de ligne se trouva, comme par enchantement, porté de 26 à 54, et le nombre total des bâtiments prêts à mettre sous voiles de 136 à 200. 45 000 matelots et soldats de marine durent former les équipages de ces premiers armements. C'était peu demander à une population maritime qui, dix ans auparavant, avait fourni 110 000 matelots à l'Angleterre, et qui s'était considérablement accrue depuis cette époque; mais, dispersée, comme elle l'était, sur tous les points du globe, cette population était loin de constituer, au début de la guerre, une force réelle et disponible. Les difficultés qu'on vit l'amirauté britannique éprouver en 1793 à former ces premiers équipages se sont représentées en 1840 et en 1854; elles se représenteront toutes les fois que l'Angleterre se trouvera obligée de faire face à des embarras imprévus, et laisseront toujours à un ennemi actif et entreprenant le bénéfice de chances très-avantageuses pendant les premiers mois de la guerre.

Privé de la plus grande partie de sa population maritime au moment où les événements amenaient une prise d'armes inattendue, le gouvernement de la Grande-Bretagne dut essayer de faire traîner les négociations en longueur, afin de se donner le temps de rappeler dans ses ports cette précieuse armée de matelots et ces mille navires laissés sans protection contre les tentatives de l'ennemi; mais la Convention reconnut le piége où tendaient ces

subtilités diplomatiques. A peine l'ambassadeur français, M. de Chauvelin, eut-il reçu, comme représentant d'un pouvoir régicide, l'ordre de quitter l'Angleterre dans le délai de huit jours, que, refusant de poursuivre les négociations entamées pour le maintien de la paix, la République offensée prit elle-même l'initiative d'une collision devenue inévitable; elle déclara, le 1er février 1793, la guerre à l'Angleterre et à la Hollande. Le commerce anglais se trouva mis à découvert par cette conduite audacieuse : l'embargo réciproque par lequel les deux nations avaient préludé à l'ouverture d'hostilités plus directes lui avait coûté 70 navires. Il éprouva des pertes plus sérieuses encore avant que l'amirauté eût pu rassembler des forces suffisantes pour le protéger contre nos frégates et nos nombreux corsaires. L'amirauté, en effet, ne pouvait songer à détacher des bâtiments isolés pour éloigner de la Manche ces intrépides croiseurs, qu'après avoir pourvu à un soin plus pressant et réuni les moyens de couvrir le retour des convois de l'Inde, de Terre-Neuve, du Levant et des Antilles contre les entreprises de nos escadres. L'armement des deux flottes de la Méditerranée et de la Manche, destinées à contenir celles que l'on savait rassemblées à Brest et à Toulon, devait donc dominer les préoccupations de tout genre de l'amirauté britannique. Toutefois l'amirauté ne serait point parvenue à compléter ces deux grands arme-

ments, si elle ne se fût résignée à armer ses vaisseaux, comme nous armons encore les nôtres, avec une proportion considérable d'hommes pris en dehors des professions maritimes. En cette occasion, le capitaine Edward Pellew, qui vers la fin de la guerre fut élevé à la pairie sous le nom de lord Exmouth, fit preuve d'un discernement qui pourrait nous servir de leçon. Parmi les hommes étrangers au métier de la mer dont il dut composer l'équipage de la frégate LA NYMPHE, il choisit de préférence des mineurs de Cornouailles [1], comme nous pourrions choisir des couvreurs ou des maçons, jugeant que ces ouvriers seraient mieux préparés que d'autres par les dangers habituels de leur profession aux périlleux exercices qui les attendaient dans leurs fonctions improvisées. L'introduction de ce nouvel élément dans les rangs de la flotte ne pouvait cependant suffire à la gravité des circonstances, et le gouvernement anglais se vit bientôt contraint d'avoir recours à un moyen extrême, dangereux expédient qui ne saurait se justifier que par la plus absolue nécessité. Le bill de presse fut promulgué. Il n'existe en Angleterre aucune loi de recrutement forcé pour subvenir aux besoins de l'armée et de la marine. Les équipages des vaisseaux anglais ne sont formés, en temps ordinaire, que par la voie d'engagements volontaires dont la durée se

[1] Lord Exmouth's life, by Osler.

prolonge rarement au delà de trois ans, et tout capitaine pourvu d'un commandement se voit obligé de faire, pour ainsi, dire le métier d'officier recruteur; mais, dès que la presse a été autorisée par un acte du Parlement, c'est un métier qu'il fait à main armée. On voit alors, dans les ports de mer, des bandes de marins déjà engagés marcher, sous le nom de *press-gangs*, avec un officier ou un *midshipman* à leur tête, à des expéditions nocturnes qui n'ont d'autre but que d'aller ramasser des matelots sans emploi dans les cabarets, ou des vagabonds sans gîte dans les rues. Étrange abus dans un pays libre! Singulière anomalie sur cette terre classique de la légalité! Moyen brutal et odieux qui a fait pendant la dernière guerre presque autant de déserteurs que de matelots, mais qui témoigne des pouvoirs énergiques dont se trouve investi, au moment du besoin, ce gouvernement redoutable dont les institutions les plus libérales n'ont point affaibli les ressorts!

Ce fut au milieu de ces embarras et de cette agitation que Nelson fut nommé au commandement du vaisseau L'AGAMEMNON, de 64 canons. Les dix années de paix qui venaient de s'écouler n'avaient point été complétement perdues pour sa carrière. Pendant trois années consécutives, il avait commandé, sur la frégate LE BORÉE, la station des îles du Vent, dans la mer des Antilles. Ce commandement, bien qu'il eût été exercé tout entier au

milieu d'uue paix profonde, avait cependant servi à jeter déjà les fondements de sa réputation, et à faire éclater cette ardente initiative, ce caractère résolu et opiniâtre, qui devaient plus tard, après avoir fait sa gloire, le pousser à des actes violents destinés à la ternir et à la compromettre. A l'âge de vingt-six ans, sans protecteurs, sans fortune, Nelson n'avait point hésité, dans la chaleur de son zèle pour la prospérité du commerce anglais et de la navigation britannique, à braver des intérêts passionnés et puissants, assumant sur sa tête une responsabilité dont s'était effrayée la conscience plus timide de son commandant en chef. Détaché aux îles du Vent par l'amiral Hughes, qui commandait alors à la Jamaïque, il trouva les ports de ces îles remplis de navires américains. Au mépris de l'acte de navigation rendu sous Charles II, et qui interdisait aux étrangers toutes relations commerciales avec les colonies anglaises, les Américains, grâce à leur activité et au voisinage de leurs côtes, s'étaient, depuis la paix, presque entièrement emparés du commerce des Antilles. Nelson ne tarda point à reconnaître tout ce qu'avait de funeste pour la navigation nationale cette concurrence illicite, et, malgré les protestations des conseils coloniaux et des gouverneurs, malgré les réticences et les hésitations de l'amiral Hughes, en dépit même de ses ordres, il fit saisir et condamner par les tribunaux de l'amirauté les navires améri-

cains qu'il trouva en contravention à la Barbade, à Antigoa, à Saint-Christophe et à Nevis. Le capitaine Collingwood et son frère, qui faisaient également partie tous les deux de la station des Antilles, exerçaient en même temps, sous son inspiration, la même police et les mêmes rigueurs à la Grenade et à Saint-Vincent. Un grand nombre de navires se trouvèrent de cette façon saisis presque à la fois, et les tribunaux compétents en validèrent la capture. Ce fut, on peut le croire, une clameur universelle dans les îles et une coalition générale contre ce terrible *petit capitaine*. Lui, *silencieux et obstiné*, faisait tête à l'orage, et supportait sans s'émouvoir l'animadversion publique. S'il descendait quelquefois à terre, c'était pour y voir très-peu de monde, car il n'avait aucun penchant, en général, pour ces habitants des Antilles, que, dans son indignation, il proclamait d'aussi *grands rebelles* que les nouveaux citoyens des États-Unis.

Cependant sa conduite fut bientôt approuvée par le ministère, et le gouverneur général de la Jamaïque reçut l'ordre de le soutenir dans l'exécution des mesures qu'il avait adoptées pour la répression du commerce interlope; mais l'esprit ardent de Nelson ne pouvait supporter le repos, et il sortait à peine des embarras où l'avait jeté son zèle pour les intérêts du commerce anglais, qu'il se créa de nouveaux ennemis et un nouveau sujet d'inquiétudes, en dénonçant à l'amirauté les pratiques

scandaleuses des fournisseurs, des agents des prises et des divers employés du service de la marine aux Antilles. Du reste, cette facilité à s'engager dans des questions délicates lui était inspirée par un dévouement sincère, et par une ardeur patriotique qui ne laissa point d'être profitable à l'État. Dès les premiers mois de l'année 1787, près de quatre mille matelots se trouvèrent employés par ce commerce réservé qu'il avait restitué au pavillon britannique, et qui ne s'élevait pas à moins de 58 000 tonneaux. D'un autre côté, les transactions frauduleuses qu'il signalait au gouvernement se montaient, pour Antigoa, Sainte-Lucie, la Barbade et la Jamaïque, à plus de 50 millions de francs. Appuyées sur d'aussi réels services, les prétentions de Nelson à une juste considération n'étaient point assurément déplacées, et c'est à cette époque qu'il répondait avec une fierté légitime au gouverneur général de la Jamaïque, qui lui avait écrit que de vieux généraux n'étaient point dans l'habitude de prendre conseil de jeunes capitaines : « J'ai l'honneur, monsieur, d'avoir le même âge que le premier ministre d'Angleterre, et je me crois aussi capable de commander un des bâtiments de Sa Majesté, que ce ministre peut l'être de gouverner l'État. »

Nelson venait de traverser alors une des plus pénibles épreuves qui lui aient été réservées, mais il y avait gagné l'estime de tous ceux qui avaient

été témoins de son dévouement et de sa constance dans cette crise difficile. Collingwood, la physionomie la plus noble et la plus pure qui ait honoré la marine anglaise; Collingwood, cet *aimable et excellent homme*, comme l'appelait Nelson, ne parlait déjà de son ami qu'avec *respect et admiration*, et c'est à la même époque que le prince William Henry, alors duc de Clarence, conçut pour le jeune capitaine, dont s'occupaient en ce moment toutes les Antilles, l'affection qu'il lui conserva pendant tout le cours de sa carrière. Destiné à monter un jour sur le trône, sous le nom de Guillaume IV, le duc de Clarence commandait alors la frégate LE PÉGASE, avec laquelle il vint se ranger sous les ordres de Nelson. Il sut bientôt apprécier à sa juste valeur le capitaine du *Borée*, et quand, le 11 mars 1787, Nelson épousa la veuve d'un médecin distingué de l'île Nevis, le docteur Nisbett, ce fut le prince William qui voulut conduire à l'autel la jeune et aimable créole. Plein de vénération pour le sang de ses rois, Nelson, de son côté, reconnaissait par le plus absolu dévouement l'affection qu'il avait obtenue. « Je n'ai point, disait-il, dans toute ma vie, une action qui ne soit honorable : c'est aujourd'hui surtout que je m'en félicite, puisque je me trouve admis dans l'intimité du prince. Si j'en avais le pouvoir, pas un homme ne l'approcherait qui n'eût une réputation sans tache. » — « Je n'ai qu'une ambition, écrivait-il quelques années plus tard au duc

de Clarence lui-même, c'est de commander un des vaisseaux destinés à soutenir le vôtre dans la ligne de bataille. On verrait bien alors s'il est un homme au monde qui ait plus que moi votre gloire à cœur. »

L'amitié du duc de Clarence semblait avoir assuré à Nelson un puissant patronage, mais la conduite qui lui avait concilié les plus honorables affections était loin d'avoir produit une impression aussi favorable dans les conseils de la marine. Bien que cette conduite eût été hautement approuvée par le ministère, on voyait dans celui qui l'avait tenue un de ces esprits inquiets toujours prêts à se mettre en avant, esprits généralement suspects à toutes les administrations dont ils menacent l'habituelle quiétude. Aussi paraissait-on résolu à ne plus mettre à l'épreuve ce zèle et cette ardeur incommodes. Quand, en 1788, ne pouvant supporter, malgré son mariage, une inaction qui lui était à charge, Nelson demandait avec instance à retourner à la mer, les sollicitations du prince William lui-même restèrent sans succès, et le secrétaire de l'amirauté, M. Herbert, comme en 1790 le comte de Chatham, *eut la rudesse* de résister à une pareille intervention. Nelson, découragé, fut alors à la veille de quitter le service et de passer sur le continent; il était surtout blessé du peu d'égards qu'on avait témoignés à son auguste protecteur, et ne pouvait songer à l'inutile condescendance du

prince sans se sentir aussi *humilié que surpris* des refus obstinés de l'amirauté. « Cependant, disait-il, je suis bien certain d'avoir toujours été un officier zélé et fidèle! » Malgré les récompenses éclatantes qu'obtinrent plus tard ses services, il n'oublia jamais ce qu'il avait souffert pendant ces jours d'injuste disgrâce : au faîte des honneurs, il en parlait encore avec amertume. Mais l'ambition de Nelson devait prouver sa légitimité par sa persévérance. La révolution française s'avançait menaçante, et Nelson, attentif à tous les bruits de guerre, devina des premiers le conflit qui allait s'engager entre deux puissances destinées à se disputer le monde; oubliant soudain ses rancunes et ses mécontentements, il s'empressa de renouveler ses instances auprès de lord Chatham, et de réclamer avec plus d'énergie que jamais un commandement qui lui permît de prendre, dès le principe, à cette nouvelle guerre, la part qui convenait à son courage et à son dévouement. Ses démarches, cette fois, furent favorablement accueillies, et le 30 janvier 1793, il prit le commandement de L'AGAMEMNON.

Cinq années d'un repos involontaire avaient amassé chez lui une impatience et un besoin d'agir qu'il comprimait à peine. Il était alors dans la force de l'âge, signalé par l'opinion publique comme un des premiers officiers du corps de la marine, et si avide de gloire, que l'occasion d'en

acquérir ne pouvait lui manquer dans l'arène où l'Angleterre et la France descendaient pour la seconde fois. Son premier soin fut de se composer un équipage. Nous avons vu que ce n'était point chose facile alors; mais, grâce à son activité et aussi à son bon renom, car les matelots anglais ne s'engagent point indifféremment avec tous les capitaines, Nelson, rêvant déjà fortune et honneurs, combats et parts de prises, eut bientôt rassemblé, pour l'armement de l'Agamemnon, un personnel dont la seule vue le remplissait de joie et d'espérance. « J'ai sous les pieds, écrivait-il à son frère, le plus beau vaisseau de 64 canons que possède l'Angleterre; mes officiers sont tous gens de mérite; mon équipage est vaillant et plein de santé : que m'importe donc le point du globe sur lequel on m'enverra! » Heureusement pour sa gloire future, ce fut vers la Méditerranée qu'on le dirigea. Cette station devait devenir plus tard, sous sir John Jervis, la meilleure école de la marine anglaise, et Nelson, destiné à y passer désormais la plus grande partie de sa carrière, allait y acquérir, pendant quatre années de croisière active, les connaissances spéciales qui devaient le désigner un jour au commandement de l'escadre d'Aboukir.

CHAPITRE IV.

Situation respective des deux marines en 1793. — Reprise de Toulon par les troupes républicaines.

Quand, après avoir étudié la guerre de 1778, on arrive à s'occuper de celle qui l'a suivie, il est impossible de ne point éprouver une certaine surprise, une espèce de sensation singulière et indéfinissable, comme en produirait un changement soudain de température et de climat. Ces deux périodes, en effet, sont presque contiguës dans l'histoire : dix années de paix les unissent et semblent les confondre; mais au point de soudure, il s'est formé un angle inattendu, un coude subit et brusque qu'on ne peut franchir sans se trouver tout à coup transporté sous un autre ciel. L'aspect de la scène a tellement changé, qu'on hésite à croire que ce soient bien les mêmes nations qui l'occupent encore. Quelle opposition entre le spectacle de cette lutte ardente et celui qu'on avait tout à l'heure sous les yeux! Au lieu de ces jeunes nobles qui se battaient en riant, deux peuples acharnés à se détruire; au lieu de cette humeur belliqueuse et sans fiel, un sentiment profond et opiniâtre, signe précurseur des grandes guerres. A voir les masses que

ce zèle fanatique soulève et pousse à l'ennemi, on peut pressentir que l'ancienne stratégie va se trouver insuffisante pour de telles passions et pour de tels combats. Les passes brillantes, les évolutions circonspectes de l'ancienne tactique, ne conviennent qu'à des ennemis qui ont plus de sang-froid et moins de haine. La stratégie navale se transforme donc sous l'inspiration de Nelson, au moment même où cette transformation est devenue pour ainsi dire un besoin des esprits et de la nouvelle lutte qui vient de s'ouvrir. Pourquoi, dans ces engagements désespérés qui convenaient si bien à notre courage, le sort trahit-il si constamment notre zèle et nos efforts? Pourquoi tant de dévouement et tant de désastres? Pourquoi tant d'intrépidité et de si tristes résultats? Une étude sincère et approfondie de cette guerre malheureuse pourra seule nous l'apprendre, mais il importe de constater avant tout, en marchant cette fois encore sur les pas de Nelson, dans quelle position relative la reprise des hostilités trouva les deux marines.

Lord Hood, que Nelson suivit dans la Méditerranée, était à cette époque l'officier général le plus distingué qui se fût formé dans la guerre d'Amérique. Après avoir croisé, pendant quinze jours, à la hauteur des îles Scilly pour y attendre le convoi de l'Inde, il fit route vers le détroit de Gibraltar avec 11 vaisseaux et quelques frégates. Réuni aux

divisions qui l'avaient précédé dans la Méditerranée, cet amiral se trouva devant Toulon, vers le milieu du mois d'août 1793, à la tête de 21 vaisseaux de ligne. Nous en avions alors, dans ce port, 17 prêts à prendre la mer sous le commandement de l'amiral Trogoff; 4 autres y étaient en armement, 9 en réparation et 1 en construction. En y comprenant divers détachements envoyés à Tunis, en Corse et sur la côte d'Italie, nos forces se montaient dans la Méditerranée, au moment où lord Hood y parut avec son escadre, à 32 vaisseaux, 27 frégates et 16 bricks ou corvettes, dont plus de la moitié pouvait mettre sous voiles au premier signal. Dans les ports de l'Océan, la défense et l'attaque semblaient prendre des proportions plus formidables encore. Pendant que l'Angleterre rassemblait, sous les ordres de lord Howe, l'ancien adversaire du comte d'Estaing sur les côtes d'Amérique, une flotte destinée à croiser du côté de la Manche, nous avions déjà, de notre côté, réuni 21 vaisseaux de ligne que l'amiral Morard de Galles avait conduits dans la baie de Quiberon. Cette escadre devait surveiller le littoral de la Vendée et protéger en même temps le retour du contre-amiral Sercey, qui, avec 4 vaisseaux et quelques corvettes, escortait alors un convoi parti des Antilles. Au début de cette guerre, nous avions donc, pour couvrir la rentrée de nos convois et inquiéter ceux de l'ennemi, 42 vaisseaux déjà hors de nos ports

ou près d'en sortir. C'est à ce chiffre qu'il faut s'arrêter pour apprécier à sa juste valeur l'établissement naval que la monarchie léguait, en s'écroulant, à ce pouvoir héroïque et brouillon qui devait, en quelques années, préparer la ruine de notre marine. Ces 42 vaisseaux de ligne, prêts à intercepter ou à défendre toutes les grandes routes commerciales par lesquelles devaient revenir en Europe les richesses des Antilles, du Levant et de l'Inde, constituaient en notre faveur une situation que nous serions loin de retrouver au début d'une nouvelle guerre. Quelles que soient les bases que l'on veuille adopter pour évaluer exactement les forces des diverses puissances maritimes; quelque compte qu'on veuille tenir des déplacements opérés par la science dans l'importance relative des divers éléments constitutifs de la flotte, il est certain que le développement qu'avait atteint notre marine en 1793 est bien loin aujourd'hui de nos plus vastes espérances, peut-être même de nos vœux les plus téméraires. Derrière ces 42 vaisseaux prêts à prendre la mer, se trouvait d'ailleurs une réserve imposante. Composée de 34 vaisseaux *en bon état*, elle devait bientôt s'augmenter de 25 nouveaux vaisseaux qui allaient être mis sur les chantiers, et nos fonderies préparaient déjà plus de 3 000 canons pour armer ce nouveau matériel.

Cependant, malgré l'immense développement qu'elle devait aux persévérants efforts de la monar-

chie, notre marine, au début de la Révolution, se trouvait encore inférieure à la marine anglaise. En faisant abstraction des non-valeurs, nous possédions alors 76 vaisseaux de ligne à flot [1] : l'Angleterre en possédait 115; mais, les vaisseaux français étant généralement plus forts que les vaisseaux anglais, notre infériorité devenait moins sensible à mesure que l'on adoptait d'autres termes de comparaison plus exacts. Ainsi, la flotte anglaise portait 8 718 canons, et la nôtre 6 000. En outre, nos canons étaient, pour la plupart, d'un plus fort calibre que ceux des Anglais; ils pouvaient lancer, en ne considérant qu'un seul bord des vaisseaux, une volée dont le poids s'élevait à près de 74 000 livres. La volée totale des canons anglais restait encore, il est vrai, plus considérable que celle des nôtres, puisqu'elle était d'environ 88 000 livres; mais elle ne la dépassait pourtant que d'un peu plus d'un sixième, ce qui réduisait dans une notable proportion l'infériorité relative de notre marine, qui, d'après les premiers chiffres, ne se fût trouvée composer que les deux tiers de la marine anglaise.

[1] La marine française était composée au 1er octobre 1791 de 246 bâtiments de guerre et de charge, tant à flot qu'en construction. Savoir : 86 vaisseaux, dont 3 de 118 canons, 5 de 110, 10 de 80, 67 de 74, 1 de 64; 76 frégates dont 20 de 36 canons, 56 de 32 ; 47 corvettes et avisos de 4 à 26 canons; 7 chaloupes canonnières portant du 24 et du 18; 30 flûtes et gabares de 200 à 800 tonneaux.

Même ainsi réduite, cette proportion ne donnerait point encore une idée exacte de la valeur réelle des deux matériels, car, depuis qu'ils avaient été doublés en cuivre comme les navires anglais, nos bâtiments avaient recouvré tout l'avantage de marche que devait leur assurer une construction infiniment supérieure. Les Anglais possédaient beaucoup de vaisseaux à trois ponts, sorte de vaisseaux de tout temps regardés comme formidables; mais les uns, de 100 canons, comme LE VICTORY, qui porta successivement le pavillon de l'amiral Hood, de l'amiral Jervis et de lord Nelson; comme LE QUEEN CHARLOTTE, sur lequel l'amiral Howe venait d'arborer le sien, bien qu'excellents navires, faits pour résister à de rudes croisières, ne pouvaient d'aucune autre façon soutenir la comparaison avec les trois-ponts français ou espagnols. Les autres, connus sous le nom de vaisseaux de 98 ou de 90, qui égalaient à peine, sous le rapport de la masse de fer qu'ils pouvaient lancer, nos magnifiques vaisseaux de 80, quoique ces derniers n'eussent que deux batteries, leur étaient surtout inférieurs par le manque absolu de qualités nautiques. A côté de ces deux classes de vaisseaux de premier rang, nos vaisseaux de 120 canons, tels que *la Montagne*, qui existait encore il y a quelques années sous le nom de *l'Océan*, et *le Commerce de Marseille*, que montait à cette époque l'amiral Trogoff, nos vaisseaux de 120 canons (nous en trouvons la preuve dans plu-

sieurs lettres de Nelson) excitaient l'étonnement des capitaines anglais par leur masse imposante et l'épaisseur de leurs murailles, qui semblaient *impénétrables au boulet*. Les vaisseaux anglais de 74 canons étaient également beaucoup plus faibles d'échantillon que les nôtres, et, quelques-uns de ces vaisseaux figurant encore de nos jours dans les rangs des deux marines, il est facile de se convaincre, par ce seul rapprochement, de la distance qui séparait autrefois notre matériel naval, le plus beau qui fût en Europe, sans en excepter celui des Espagnols, des modèles disgracieux et chétifs de la marine anglaise.

A la supériorité que donnait à nos vaisseaux un système de construction plus avancé, il fallait ajouter l'avantage que ces vaisseaux retiraient, dans toutes les occasions où il s'agissait de lutter de vitesse, d'une mâture mieux assujettie, qui leur permettait de défier, toutes voiles hautes, des rafales par lesquelles se trouvaient souvent démâtés les vaisseaux ennemis. C'est ainsi qu'au commencement de la guerre, on vit le contre-amiral Van-Stabel, avec 6 vaisseaux et 2 frégates, poursuivi par l'avant-garde de lord Howe, lui échapper grâce à la supériorité de marche de son escadre et à la solidité de ses mâtures.

On voit donc combien de tout point, excepté en nombre, nos vaisseaux se trouvaient supérieurs aux vaisseaux anglais vers le début de la guerre; mais

nous devions bientôt perdre en partie cet important avantage, et même, lorsque nous le possédions tout entier, la désorganisation de notre personnel et la dilapidation des approvisionnements rassemblés dans nos ports ne nous permirent point de le mettre à profit. En même temps que nos armements devenaient plus précipités et que nous nous trouvions réduits à employer de mauvais fers, des bois de rebut, des chanvres de qualité inférieure, l'habitude des longs blocus, la pratique constante de la mer, apprenaient à nos ennemis la nécessité d'adopter des proportions plus convenables et des précautions mieux entendues, pour donner à leurs mâtures la solidité qui leur avait manqué jusque-là. De ce côté, leurs navires eurent bientôt gagné tout ce que nos bâtiments perdirent par suite de notre détresse et de notre négligence. Il nous restait des navires plus vastes, et auxquels des lignes d'eau plus habilement calculées assuraient une marche supérieure. Les chances de la guerre en mirent quelques-uns entre les mains des Anglais, qui s'empressèrent de les réparer et de les imiter. Leur marine s'enrichit ainsi de bâtiments qui, construits sur les mêmes plans que les nôtres, mais armés avec plus de soin et de connaissance des exigences de la mer, loin d'avoir rien à envier à leurs modèles, eurent sur eux une très-grande supériorité dans les navigations difficiles et rigoureuses. *Le Commerce de Marseille*, qui avait porté

le pavillon du vice-amiral Truguet et celui du contre-amiral Trogoff, ce superbe trois-ponts, dont le tonnage dépassait de près de 500 tonneaux celui du VICTORY, conduit de Toulon à Portsmouth, y resta pour servir de leçon aux constructeurs anglais, comme *le Pompée* de 74, également enlevé à Toulon, comme plus tard *le Tonnant* et *le Franklin*, vaisseaux de 80 canons, capturés tous deux à Aboukir, et qui, à cette époque, n'avaient leurs pareils dans aucune marine du monde.

D'ailleurs, malgré l'espèce d'équilibre qui existait en 1793 entre les deux marines, équilibre, il est vrai, que l'adjonction des marines espagnole, hollandaise, portugaise et napolitaine à la marine anglaise [1] eût suffi pour détruire, la guerre était à peine commencée qu'il fut facile d'en prévoir l'issue. Dans un temps où tous les liens sociaux se trouvaient relâchés, il y aurait eu, en effet, folie à espérer à bord de nos navires le maintien de cette obéissance passive et de ce respect hiérarchique,

[1] La Hollande possédait une force nominale de 49 vaisseaux de ligne, dont la plupart ne portaient que 64 et 54 canons et étaient déjà en très-mauvais état. L'Espagne, sur 204 navires, comptait 76 vaisseaux et en avait 56 d'armés. Le Portugal promettait de fournir à la coalition 6 beaux vaisseaux bien équipés et montés en partie par des officiers anglais. Le roi de Naples s'engageait à mettre à la disposition du commandant de la flotte anglaise dans la Méditerranée 4 vaisseaux de 74 et un corps de 6,000 hommes.

seuls fondements possibles d'une bonne discipline. Les équipages de la flotte mouillée dans la baie de Quiberon furent les premiers à donner l'exemple de ces dangereuses séditions, qui devaient se renouveler plusieurs fois à bord des vaisseaux de la république : ils obligèrent l'amiral Morard de Galles à ramener la flotte à Brest, et ne rentrèrent dans l'ordre que lorsqu'une partie des mutins eut été envoyée aux armées et remplacée par des levées de pêcheurs et de conscrits. La perte de ces vieux matelots était moins regrettable encore que celle des officiers qui, sous d'Estaing, sous Guichen, sous Suffren et d'Orvilliers, avaient appris à manœuvrer des vaisseaux et à diriger des escadres. Ceux de ces officiers qui n'émigrèrent pas furent emprisonnés ou tombèrent sous la hache de la guillotine. Cette marine si glorieuse, si dévouée, si redoutable aux ennemis de la France, sembla disparaître tout entière dans une seule année de terreur. Ce qu'un gouvernement régulier eût en vain tenté d'accomplir, un gouvernement nouveau, obligé de faire face à l'Europe, dut songer à l'entreprendre. Aux prises avec la guerre civile, avec la famine, avec la désorganisation des esprits, il fallut qu'il s'occupât de combler cette brèche énorme par laquelle l'ennemi devait pénétrer, et de faire surgir des rangs les plus infimes de la flotte des officiers et des commandants pour ces vaisseaux abandonnés et ce matériel devenu inutile.

Cependant la guerre était active et pressante; pour faire vivre le peuple, il était nécessaire d'assurer la rentrée des convois de blé attendus d'Amérique. Le salut de la révolution exigeait qu'on tînt des escadres à la mer, et il fallait réaliser, avec la rapidité propre à cette époque, de toutes les choses du monde celle qui demande le plus de temps et de méthode, celle qui s'accommode le moins de la précipitation et du désordre . la reconstitution d'une grande marine. La Convention n'hésita point: elle poussa ses escadres dehors avec ce personnel novice, décréta l'activité dans nos arsenaux, l'héroïsme sur nos bâtiments, comme elle venait de décréter la victoire aux frontières, et, tant l'enthousiasme a de puissance, même dans les choses qui semblent le plus échapper à son empire, peu s'en fallut qu'elle ne surprît, en cette journée mémorable connue sous le nom de combat du 13 prairial, à cet amiral vétéran qui avait tenu le comte d'Estaing en échec et à ces vaisseaux anglais régulièrement armés et commandés par des officiers expérimentés, un triomphe qui eût peut-être donné une direction bien différente à la guerre. L'amiral Villaret-Joyeuse, en cette occasion, combattit pendant trois jours dans le golfe de Gascogne la flotte de lord Howe, composée de 25 vaisseaux, et, bien qu'il eût perdu 7 vaisseaux dans le dernier engagement qui eut lieu le 1er juin 1794, la flotte anglaise, aussi maltraitée que la nôtre, n'essaya pas

de pousser plus loin ses avantages. Le convoi d'Amérique entra dans Brest peu de jours après cette action malheureuse, et la République, sauvée d'une disette imminente, put en rendre grâce aux vaisseaux que lui avait légués l'infortuné Louis XVI.

Déjà ce magnifique héritage venait de recevoir une fatale atteinte. Ivre de terreur en apprenant l'entrée du général Carteaux à Marseille, Toulon s'était jeté, le 28 août 1793, dans les bras de l'Angleterre, et avait livré ses forts, sa rade et ses vaisseaux à la flotte de lord Hood. Par suite de cette funeste résolution, les Anglais se trouvèrent sans combat en possession de 31 vaisseaux et de 15 frégates. Lord Hood les reçut en dépôt au nom de Louis XVII; mais il n'y eut pas un officier anglais qui se méprît sur la valeur d'un pareil engagement, et Nelson fut des premiers à remarquer qu'il ne faudrait *pas une heure pour brûler la flotte française*. Cette flotte échappa néanmoins en partie au désastre dans lequel nos éternels rivaux avaient voulu l'envelopper tout entière. Les Anglais avaient trouvé à Toulon 58 bâtiments; 25 retombèrent entre les mains de la France. Les combats réunis de M. de Grasse et du 13 prairial avaient causé à notre marine un moindre préjudice. Nous perdîmes à Toulon 13 vaisseaux et 9 frégates; 9 de ces vaisseaux furent brûlés par Sidney Smith; 3 bâtiments fûrent emmenés par les Sardes et les Espagnols, et 4 vaisseaux suivirent avec 6 frégates l'es-

cadre anglaise au moment où lord Hood dut se retirer aux îles d'Hyères.

En Angleterre, l'opinion publique fut loin d'être satisfaite de ce résultat : elle reprocha vivement à lord Hood, non point ce qui a souillé son nom, d'avoir ajouté les horreurs de cet effroyable incendie à toutes les horreurs d'une évacuation précipitée, mais d'avoir trop attendu pour s'y résoudre, et d'avoir ainsi laissé son œuvre de destruction incomplète. On se demandait pourquoi, à peine maître des forts, il ne s'était point occupé d'expédier dans les ports anglais cette belle flotte remise en son pouvoir ; pourquoi du moins il n'avait pas pris à l'avance de telles mesures, qu'aucun de nos vaisseaux ne pût échapper à l'incendie, quand une évacuation, depuis longtemps prévue, serait devenue inévitable.

Heureusement pour la France, lord Hood n'était point entré seul à Toulon. En même temps qu'il jetait l'anere dans cette rade, une flotte espagnole, composée de 17 vaisseaux, y mouillait aussi, et don Juan de Langara, qui la commandait, don Juan de Langara, l'ancien prisonnier de Rodney [1],

[1] L'amiral don Juan de Langara, né vers 1730, d'une famille noble de l'Andalousie, combattit le 16 janvier 1780, avec 14 vaisseaux espagnols, l'amiral Rodney, qui, à la tête de 22 vaisseaux de ligne, voulait ravitailler Gibraltar. Un de ses vaisseaux sauta en l'air, 6 furent pris, et lui-même fut fait prisonnier

s'empressait de déclarer que Toulon n'était point, comme lord Hood semblait disposé à le croire, un *port virtuellement anglais*, mais un dépôt confié à l'honneur de l'Espagne aussi bien qu'à celui de l'Angleterre. Après avoir mouillé ses vaisseaux de manière à battre de la façon la plus favorable les vaisseaux anglais affaiblis en nombre par divers détachements qui croisaient alors dans la Méditerranée, et en force effective par les renforts qu'ils avaient dû envoyer aux garnisons des différents postes, l'amiral espagnol ne se crut plus obligé de dissimuler que, dans son opinion, *la ruine de la marine française ne pouvait qu'être préjudiciable aux intérêts de l'Espagne.*

Ce fut cette conduite pleine de fermeté, et dictée assurément par la plus haute politique, qui sauva une partie de notre flotte; mais elle ne put préserver les malheureux habitants de Toulon des horribles effets d'une évacuation entreprise sous le canon des républicains. Cette ville contenait 28 000 âmes

après avoir reçu trois blessures. En récompense de sa conduite héroïque pendant ce combat, Charles III le nomma lieutenant général. Après la paix de Bâle, il fut chargé du commandement de la flotte de Cadix, conduisit cette flotte à Toulon, et obligea ainsi les Anglais à évacuer la Corse et la Méditerranée. Au retour de cette expédition, il se rendit à Madrid, où il succéda, au mois de janvier 1797, à don Pedro Varela de Ulloa dans le ministère de la marine. En 1798, il quitta ce ministère, et mourut en 1800 avec le grade de capitaine général.

quand elle invoqua le secours des Anglais. Peu de semaines après que les Anglais l'eurent quittée, elle n'en renfermait plus que 7 000, et cependant 15 000 personnes seulement avaient trouvé un refuge sur les flottes alliées. En quelques mois, 6 000 habitants avaient disparu. Un grand nombre avaient péri dans les divers engagements qui précédèrent l'évacuation; quelques-uns, quand ce terrible moment fut arrivé, se pressant sur les quais avec leur femme, avec leurs enfants, furent coupés en deux par les boulets que les républicains faisaient pleuvoir sur eux des hauteurs qui dominent la ville; d'autres se noyèrent dans le port; le reste, laissé à la merci des vengeances populaires, périt victime d'une atroce réaction que le brave général Dugommier s'efforça vainement de prévenir.

Au moment où la flotte anglaise quittait la rade de Toulon, Nelson était avec L'AGAMEMNON mouillé devant Livourne. Quatre navires chargés de blessés y arrivèrent bientôt avec les bâtiments qui portaient une partie des malheureux émigrés. Des vaisseaux français les suivaient [1], car l'amiral Langara n'avait point réussi à convaincre les officiers

[1] Les bâtiments français qui furent ainsi ajoutés à la marine anglaise furent *le Commerce de Marseille*, de 120 canons; les vaisseaux *le Pompée, le Puissant* et *le Scipion*, de 74: les frégates *l'Aréthuse* et *la Perle,* de 40 canons; *l'Alceste, la Lutine, la Prosélyte* et *la Topaze*, de 32; la corvette *la Belette*, de 24.

qui les commandaient qu'il était plus honorable pour eux, plus conforme aux intérêts de la France, de placer ces vaisseaux sous la sauvegarde de l'Espagne que sous la protection de l'Angleterre. « Toulon a éprouvé en un jour, écrivait Nelson à sa femme, toutes les calamités que peuvent enfanter les guerres civiles. Des pères sont arrivés ici sans leurs enfants, des enfants sans leur père. C'est l'horreur sous toutes ses faces. J'ai près de moi le comte de Grasse, qui commande la frégate *la Topaze*. Sa femme et sa fille sont à Toulon. Lord Hood s'est jeté lui-même à la tête des troupes qui fuyaient, et a fait l'admiration de tous ceux qui ont été témoins de son courage; mais le torrent était irrésistible. Plusieurs de nos postes, occupés par les troupes étrangères, ont été enlevés sans combat; dans d'autres, défendus par nos soldats, pas un homme ne s'est sauvé. Je ne puis tout écrire, mon cœur est navré. »

Les événements dont Nelson fut témoin à cette époque laissèrent dans son esprit une impression profonde. Les deux premières années de la guerre nous avaient coûté 23 vaisseaux; mais ce n'est pas dans ces pertes prématurées que Nelson croyait découvrir le secret de notre faiblesse. Il le voyait tout entier dans l'insubordination de nos équipages, et répétait souvent « que nous ne réussirions point à battre une flotte anglaise tant que nous n'aurions pas rétabli la discipline dans la

nôtre. » C'est à ces habitudes démagogiques (*the riotous behaviour of lawless Frenchmen*) que, quelques années plus tard, sur le champ de bataille d'Aboukir, il attribuait encore les revers de nos escadres. Il parle dans une de ses lettres, écrite à la fin de l'année 1793, d'une de nos frégates qu'il bloquait devant Livourne, et dont l'équipage, une belle nuit, déposa son capitaine et le remplaça par le lieutenant d'infanterie de marine. Le désordre des clubs s'était en effet introduit sur nos vaisseaux, et nos matelots, soupçonnant leurs officiers de vouloir les vendre à l'Angleterre, mettaient chaque jour en délibération l'obéissance à leurs ordres. Nelson vit ces officiers se partager en deux camps ennemis, et ceux qui étaient demeurés les dépositaires des traditions glorieuses des guerres de l'Inde et des Antilles sortir de Toulon à la suite de l'amiral anglais, pour aller se ranger sous un pavillon ennemi. De là date sa présomptueuse confiance : elle prit sa source dans la désorganisation de notre marine.

CHAPITRE V.

Occupation de la Corse par les Anglais.

Au moment de l'évacuation de Toulon, Nelson avait gagné l'estime et l'affection de lord Hood par le zèle qu'il venait de déployer dans les diverses missions dont il avait été chargé. Dans l'espace de six mois, son vaisseau n'avait pas passé vingt jours au mouillage. Pendant que l'escadre anglaise occupait la rade de Toulon et en disputait la possession aux batteries des républicains, Nelson, un jour à Naples, le lendemain sur les côtes de Corse, n'avait cessé de tenir la mer. Courant de Corse en Sardaigne, ou de Tunis à Livourne, négociant, bataillant, ne connaissant ni le repos ni la crainte, il montrait déjà toute l'audace et toute la brusquerie de sa nature, et appelait résolûment *courage politique* cette facilité qu'il montra plus tard à violer toutes les garanties du droit des gens et toutes les stipulations protectrices des États secondaires. Frappé des qualités qui faisaient de Nelson, sinon un très-bon politique (ce dont ce dernier se piquait cependant), du moins un homme d'action inappréciable, lord Hood lui avait plusieurs fois offert de quitter son petit vaisseau de 64 pour un

vaisseau de 74. L'offre était séduisante. Cependant Nelson ne pouvait se résoudre à se séparer de ses officiers. Il leur était très-attaché et ne parlait jamais d'eux qu'avec les plus grands éloges. Chose singulière, cet homme, chez lequel certains actes d'une triste célébrité sembleraient accuser une âme inflexible, était doué, au contraire, d'une grande sensibilité et de la nature la plus affectueuse. L'exercice même de cette autorité despotique et sans contrôle dont il fut si longtemps investi n'avait pu altérer chez lui cette égalité d'humeur et cette facilité de mœurs qui le distinguaient dans la vie privée, et qu'il portait jusque dans ses moindres relations de service. Il suffit de parcourir sa correspondance pour ne point conserver le plus léger doute à cet égard. On ne trouverait peut-être pas dans tout le cours de ce volumineux recueil, où Nelson s'abandonne aux effusions les plus intimes, une seule plainte contre ses vaisseaux, ses officiers ou ses équipages. Tout cela est excellent, dévoué, plein d'ardeur, et tout cela le devient en effet sous l'influence de cet heureux optimisme et de cette disposition affable et bienveillante. C'était là, du reste, le grand art de Nelson. Il savait s'adresser si bien aux aptitudes particulières de chacun, qu'il n'était si méchant officier dont il ne parvînt à faire un serviteur zélé, souvent même un serviteur capable.

Le temps pendant lequel il conserva le comman-

dement de ce petit vaisseau de 64 fut le plus heureux de sa vie. Il était alors bien loin de prévoir toute la gloire qui s'attacherait un jour à son nom, mais une réputation honorable avait déjà récompensé ses efforts, et le ton joyeux qui règne dans les lettres qu'il écrivit à cette époque forme un intéressant et pénible contraste avec l'abattement qui se trahit à chaque ligne de sa correspondance, quand, au milieu des honneurs et des enivrements qui suivirent la bataille d'Aboukir, mécontent de lui et des autres, il appelait de tous ses vœux une mort glorieuse et semblait n'aspirer qu'au repos de la tombe. En 1794, moins illustre, mais plus heureux, plus satisfait de lui-même, battu de ces ouragans du golfe de Lyon dont il ressentait pour la première fois la violence, ayant à peine touché terre depuis le jour où il avait quitté la Manche, il trouvait délicieuse cette vie rude et active, et la sérénité de son âme lui rendait toutes les épreuves légères. « Depuis quelque temps, disait-il, nous n'avons eu que des coups de vent; mais avec L'AGAMEMNON nous n'y prenons pas garde... c'est un si bon vaisseau! Nous n'avons pas d'ailleurs un malade à bord. Comment y en aurait-il avec un si vaillant équipage? Et lord Hood, quel excellent officier! Tout ce qui vient de lui est tellement clair, qu'il est impossible de ne point comprendre ses intentions. » Ainsi, enchanté de son vaisseau, de son équipage et de son amiral, Nelson se promettait

bien de ne point perdre une heure de cette guerre, et quoique tout le profit qu'il osât en attendre fût quelque *joli cottage* du prix d'environ 2 000 liv. st.; quoiqu'il y eût alors dans la Méditerranée plus d'honneur que de profit à recueillir, il prenait gaiement son parti de toutes les privations et de toutes les misères ; maintenant sa chétive santé à travers les fatigues et les intempéries qui terrassaient les plus robustes. La marine française semblait pour longtemps réduite à l'impuissance, l'incendie de Toulon avait rendu la mer déserte, et Nelson s'apprêtait à chercher sur un autre élément de l'emploi pour l'activité de ses *jaquettes bleues*, qu'il se proposait de conduire à la tranchée et à l'attaque des places fortes, de façon à faire honte aux *habits rouges* que les républicains venaient de chasser de Toulon.

Lord Hood, en effet, avait à peine quitté cette magnifique rade, qu'il voulut s'assurer dans la Méditerranée un nouveau refuge pour sa flotte. Depuis longtemps il convoitait la possession de la Corse, que le vieux Paoli agitait par ses intrigues, et, pendant son séjour à Toulon, il avait entamé avec ce général une négociation qui fut suivie d'une tentative infructueuse sur la ville de Saint-Florent. Paoli promettait de soulever les habitants et de les amener à réclamer le protectorat de l'Angleterre, mais il exigeait que lord Hood s'engageât de son côté à chasser les Français des places fortes qu'ils occu-

paient dans le nord de l'île. L'emploi de quelques vaisseaux se fût trouvé insuffisant contre des places aussi peu accessibles que Bastia et Calvi, et, tant qu'il eut à défendre Toulon, lord Hood se trouva trop occupé pour pouvoir former de nouvelles entreprises. L'évacuation de Toulon laissait, au contraire, à sa disposition, un corps d'armée de 2 000 hommes qui devenait un véritable embarras pour l'escadre, un matériel considérable et tous les moyens d'entreprendre des siéges réguliers. D'accord avec le major général Dundas, lord Hood résolut de tenter une conquête qui devait amplement dédommager l'Angleterre de la perte de Toulon. Le débarquement des troupes s'opéra dans la baie de Saint-Florent. Les positions qui défendaient cette ville furent enlevées successivement, et Bastia, attaquée bientôt par les seules troupes de la marine et une partie des équipages de la flotte, contre l'avis et sans le concours des généraux anglais, Bastia fut emportée après quelques jours de siége. Calvi, que l'amiral Martin, sorti de Toulon à la tête de sept vaisseaux, essaya vainement de secourir, opposa une plus longue résistance; mais, investie par des forces plus considérables que celles qui avaient réduit Bastia, cette place finit par succomber également, et les Français se trouvèrent entièrement chassés de la Corse, qu'ils ne devaient reprendre qu'à la faveur des triomphes de l'armée d'Italie.

Nelson avait dirigé toutes les opérations du siége de Bastia et pris une part active à celui de Calvi. Ce fut dans une des batteries élevées contre les fortifications de cette dernière place qu'il perdit l'usage de son œil droit, atteint par quelques éclats enlevés au merlon de la batterie par un boulet. Cette blessure ne le tint renfermé qu'un seul jour; mais, comme il l'écrivait alors, il ne s'en était pas fallu de l'épaisseur d'un cheveu qu'il n'eût la tête emportée.

« C'est une puissance infaillible (lui écrivait son père, esprit grave et religieux pour lequel Nelson éprouvait une vénération profonde); c'est une puissance pleine de sagesse et de bonté qui a diminué la force du coup dont vous avez été frappé. Bénie soit cette main qui vous a sauvé pour être, j'en suis certain, pendant bien des années encore, l'instrument du bien qu'elle prépare, l'exemple et la leçon de vos compagnons! Il n'y a point à craindre, mon cher Horace, que ce soit jamais de moi que vous vienne une dangereuse flatterie; mais, je l'avoue, j'essuie quelquefois une larme de joie en entendant citer votre nom d'une manière aussi honorable. Puisse le Seigneur continuer à vous protéger, à vous diriger, à vous assister dans tous vos efforts pour accomplir ce qui est salutaire et équitable! Je sais que les militaires sont généralement fatalistes. Cette croyance peut sans doute être utile, mais il ne faut pas qu'elle exclue la confiance que tout chrétien doit avoir dans une Providence spéciale qui dirige tous les événements de ce monde.

Votre destinée, croyez-le bien, est dans les mains du Seigneur, et les cheveux même de votre tête sont comptés. Je ne connais point, quant à moi, de doctrine plus fortifiante. »

En vérité, il y a une grande élévation de pensée dans ces accents à la fois émus et résignés. Le sentiment du devoir n'y a point laissé de place pour les insinuations timides qu'on eût pardonnées cependant à la tendresse d'un père. Le noble vieillard n'engage point son fils à ménager sa vie; mais, les yeux levés au ciel, il espère, pour employer les expressions mêmes que nous retrouvons dans une autre de ses lettres, que Dieu le défendra de *la flèche qui vole à la clarté du jour et de la peste qui chemine dans l'ombre de la nuit.* C'est bien là le langage inspiré, le ton plein de vigueur de cette grande Église, aujourd'hui chancelante, qui fut, pendant deux siècles, le plus ferme pilier de la constitution britannique. Ce sont bien ces fortes maximes qui semblent moins destinées à former des chrétiens pour le ciel que des citoyens pour la vieille Angleterre, ces hautes notions du devoir où l'on retrouve plus souvent peut-être les inspirations du Dieu de Moïse que les touchantes leçons du Dieu de l'Évangile, mais dans lesquelles il est impossible de méconnaître le germe et le principe des plus nobles vertus militaires. Les Anglais, il n'en faut pas douter, n'ont point été seulement, dans la longue

et sanglante guerre qu'ils nous ont faite, d'habiles et persévérants automates; ils ont été, comme nous l'étions alors, des combattants ardents et convaincus, mourant, comme nous, pour l'autel et le foyer, animés d'un enthousiasme semblable au nôtre, et aussi prêts que nous à se sacrifier pour le triomphe de leurs idées et le succès de leurs principes. Si, pendant cette terrible lutte, ils n'eussent point eu aussi quelque source sacrée où retremper leur dévouement et leur énergie, jamais ils n'auraient pu résister à cette race héroïque chez laquelle la vertu la plus commune fut un suprême mépris de la mort. Malgré la supériorité de leurs vaisseaux, la rapidité et la précision de leur tir, ils eussent été emportés, comme une paille légère, par ce tourbillon d'hommes et de navires que soulevait l'ouragan révolutionnaire; mais la foi républicaine rencontra dans cette arène les restes de ce vieux fanatisme puritain qui, depuis Cromwell, n'était point complétement éteint encore. Pour résister à la furie française, il se retrouva parmi ces descendants des têtes rondes quelque chose de ce feu sombre et opiniâtre que leurs pères opposaient jadis aux cavaliers de Charles Stuart, et c'est ainsi que, pendant près d'un quart de siècle, il fut donné à ces ardeurs rivales de se disputer et d'étonner le monde.

Nelson lui-même, qui possédait au plus haut degré ce qu'on peut appeler la bravoure de tem-

pérament, et qui n'a jamais connu, si l'on peut en croire le témoignage de sa correspondance et celui de ses contemporains, l'émotion involontaire que ressentit le jeune Wellesley à sa première bataille; Nelson, qui jouait sa vie aussi résolûment qu'aucun homme au monde, ne dédaignait point cependant, au moment de combattre, de raffermir son courage au souvenir des pieuses exhortations de son père. A la veille de ces grandes journées d'où il est rarement sorti sans blessure, il éprouvait le besoin de se recueillir et d'envisager d'un œil ferme et grave les chances qu'il allait courir. Souvent il écrivit sur son journal une courte prière.

« Notre vie à tous, disait-il, est entre les mains de celui qui sait mieux que personne s'il doit préserver ou non la mienne. Je m'en remets sur ce point à sa volonté. Mais ce qui est dans mes propres mains, c'est ma réputation et mon honneur, et vivre avec une réputation flétrie me serait insupportable. La mort est une dette que nous devons tous payer un jour; il importe peu que ce soit aujourd'hui ou dans quelques années. Ce que je veux, c'est que ma conduite ne puisse jamais attirer la rougeur sur le front de mes amis. » — « Rappelez-vous (écrivait-il à sa femme au moment où il pensait que lord Hood pourrait atteindre l'escadre française accourue au secours de Calvi), rappelez-vous qu'un brave homme ne meurt qu'une fois, et qu'un lâche meurt toute sa vie. Si quelque accident devait m'arriver dans cette rencontre, je suis certain

du moins que ma conduite aura été de nature à vous donner des titres à la bienveillance royale. Ne croyez pas cependant que j'aie aucun sinistre pressentiment, et que je craigne vraiment de ne plus vous revoir; s'il en devait être autrement, que la volonté de Dieu soit faite! Mon nom ne sera jamais un déshonneur pour ceux qui le portent. Le peu que je possède, vous le savez, je vous l'ai déjà donné. Je voudrais que ce fût davantage, mais je n'ai jamais rien acquis d'une manière qui ne fût honorable, et ce que je vous donne vient de mains qui sont pures. »

Au mois d'octobre 1794, lord Hood rentra en Angleterre sur LE VICTORY, et laissa le commandement temporaire de la flotte au vice-amiral Hotham. Il avait eu souvent à se plaindre de la négligence avec laquelle l'amirauté pourvoyait aux besoins de son escadre, et, à son arrivée en Angleterre, il s'en expliqua non sans vivacité. Il était, vers le mois d'avril 1795, à la veille de mettre sous voiles pour aller reprendre le commandement de la flotte de la Méditerranée, quand il crut devoir, avant de partir, adresser de nouvelles remontrances à l'amirauté sur l'insuffisance des forces entretenues dans cette station. Son insistance excita un tel mécontentement dans le conseil, que le 2 mai il reçut, de la façon la plus inattendue, l'ordre d'amener son pavillon, qui ne fut jamais rehissé depuis cette époque. L'amiral sir John Jervis fut nommé pour lui succéder, et partit pour la Méditerranée le

11 novembre 1795. Le commandement de la flotte anglaise resta donc pendant plus d'une année entre les mains du vice-amiral Hotham, qui ne l'avait reçu que d'une manière provisoire, et il est probable que cet officier l'eût conservé définitivement, s'il eût su se montrer à la hauteur d'une tâche qui était réellement au-dessus de ses forces.

« Hotham, écrivait Nelson, est assurément le meilleur homme qu'on puisse voir, mais il prend les choses trop philosophiquement. Il faudrait ici un homme actif et entreprenant, et il n'est ni l'un ni l'autre. Pourvu que chaque mois se passe sans que nous ayons de notre côté essuyé aucune perte, il se tient pour satisfait. Sous aucun rapport, il n'est comparable à lord Hood. Ce dernier est vraiment l'officier le plus remarquable que j'aie connu. Lord Howe est certainement un officier d'un rare mérite pour conduire et diriger une flotte, mais c'est tout. Lord Hood est également supérieur dans toutes les positions où puisse se trouver un amiral. »

Jusqu'au moment où Nelson connut l'amiral Jervis, lord Hood paraît avoir réalisé à ses yeux l'idéal du commandant en chef. Aussi apprit-il avec indignation la brusque destitution dont cet amiral venait d'être l'objet. « Oh! misérable amirauté! écrivait-il à son frère; ces gens-là ont obligé le premier officier de notre marine à quitter son commandement. L'ancienne amirauté peut avoir

causé la perte de quelques bâtiments de commerce par son inertie et sa négligence; celle-ci a compromis toute une flotte de bâtiments de guerre. L'absence de lord Hood est une calamité nationale. »

Les réclamations de lord Hood avaient été présentées avec une véhémence que cet amiral regretta plus tard, mais elles étaient fondées. L'escadre laissée à l'amiral Hotham était en effet dépourvue de tout, et la plupart de ses vaisseaux auraient eu besoin de rentrer au port pour s'y refaire et s'y réparer. Jetée à une si grande distance de l'Angleterre, qu'elle devait redouter une victoire incomplète presque à l'égal d'un revers, par l'impossibilité où elle se fût trouvée après cette victoire de remplacer les mâts qu'elle eût perdus[1], cette flotte avait, en présence de l'alliance déjà douteuse de l'Espagne, la Corse à défendre, les Autrichiens à seconder dans leurs opérations sur la côte de Gênes, le commerce anglais à protéger contre une multitude de corsaires, et, dans le port même de Toulon, une escadre sans cesse menaçante à surveiller et à contenir. Sydney Smith n'avait pas tout brûlé dans ce malheureux port : Nelson, qui éprouvait

[1] C'était l'opinion de Nelson lui-même et là meilleure preuve des chances favorables avec lesquelles nous pourrons toujours soutenir une guerre maritime dans ce bassin de la Méditerranée compris entre l'Afrique et la France, l'Espagne et les îles de Corse et de Sardaigne.

peu de sympathie *pour ce grand parleur*, avait déjà exprimé la crainte qu'il n'eût fait en cette occasion « plus de bruit que de besogne; » en effet, au lieu de 17 vaisseaux français, comme on l'avait annoncé en Angleterre, il n'y en avait eu que 9 de détruits. Aussi, cinq mois à peine après l'évacuation de Toulon, l'amiral Martin avait pu prendre la mer avec 7 vaisseaux : chassant devant lui la division de l'amiral Hotham, il avait courageusement essayé de jeter des secours dans Calvi, assiégé par les troupes anglaises; mais, poursuivi par la flotte de lord Hood, il avait dû se réfugier dans le golfe Juan, où, embossé sous la protection des forts de l'île Sainte-Marguerite, il avait défié pendant plusieurs jours les attaques de l'ennemi.

Cette première tentative sur la Corse et l'activité que l'on continuait à déployer dans nos arsenaux auraient dû ouvrir les yeux à l'amirauté anglaise, et lui faire comprendre le danger auquel pouvait se trouver exposée la flotte de la Méditerranée, si quelque important renfort, trompant la surveillance de la flotte de la Manche, parvenait à sortir des ports de l'Océan et à se joindre aux vaisseaux déjà réunis à Toulon. Tel était en effet le plan qu'avait conçu, vers la fin de l'année 1794, le Comité de salut public, et il est certain que l'exécution de ce projet eût pu amener dans la Méditerranée les plus importants résultats. Malgré les pertes qu'elle avait éprouvées à Toulon et au com-

bat du 13 prairial, la France possédait encore à cette époque un imposant matériel[1]. 35 vaisseaux de ligne, 13 frégates et 16 corvettes ou avisos se trouvaient en rade de Brest, prêts à prendre la mer. Le 31 décembre 1794, cette flotte, déjà réduite d'un vaisseau qui s'était perdu dans une première sortie, mit sous voiles et se dirigea vers la haute mer. Elle était commandée par le vice-amiral Villaret-Joyeuse, sous les ordres duquel on avait placé les contre-amiraux Bouvet, Nielly, Van-Stabel et Renaudin. Ce dernier, avec 6 vaisseaux, devait se détacher de la flotte dès qu'on n'aurait plus à craindre la rencontre de l'armée anglaise, et entrer dans la Méditerranée pour y rallier l'amiral Martin. Malheureusement, la plus affreuse pénurie régnait alors dans nos arsenaux. On n'y avait trouvé ni bois ni cordages, pour réparer les vaisseaux désemparés dans la journée du 13 prairial, et au moment de faire sortir une flotte aussi considérable, on n'avait pas même des vivres suffisants à lui donner. La farine et le biscuit surtout manquaient complétement. Avec beaucoup de peine on était parvenu à fournir six mois de vivres à l'escadre destinée à renforcer la flotte de Toulon, mais les autres vaisseaux de la flotte de Brest n'en avaient pu embarquer que pour quinze jours.

[1] 52 vaisseaux, dont 11 en radoub ou en construction, et 57 frégates, dont 52 étaient armées ou pouvaient l'être.

Ainsi approvisionnés, avec des mâts jumelés, parce qu'on n'avait pu les changer, des gréements en mauvais état, des coques mal réparées et mal calfatées, ces vaisseaux allaient au cœur de l'hiver, affronter les tempêtes inévitables du golfe de Gascogne et la rencontre probable de 33 vaisseaux ennemis. Les vents contraires obligèrent bientôt les 6 vaisseaux destinés pour Toulon à partager leurs vivres avec leurs compagnons, menacés d'en manquer. Arrivée à cent cinquante lieues de nos côtes, la flotte, déjà dispersée, fut assaillie par un coup de vent si violent, que trois vaisseaux, *le Neuf Thermidor*, *le Scipion* et *le Superbe* coulèrent à la mer; *le Neptune* fut jeté à la côte entre Bréhat et Morlaix. Un mois après avoir quitté Brest, les débris de ce puissant armement regagnèrent le port sans avoir pu atteindre le but qu'on s'était proposé par une imprudente sortie.

De pareilles expéditions nous semblent aujourd'hui fabuleuses : des navires exposés à manquer de vivres à la mer, sombrant de vétusté au premier coup de vent, naviguant avec des mâts à demi brisés et des gréements hors de service, ce sont là des misères que notre génération n'a pas connues et a peine à comprendre. Telles étaient cependant les difficultés contre lesquelles eurent à lutter nos marins pendant les premières années de la République. Il fallait sans doute beaucoup de

résolution et d'énergie pour ne pas se laisser abattre par des chances aussi défavorables; il fallait surtout que ces hommes fussent animés d'un dévouement bien profond, d'une abnégation bien exaltée, pour qu'ils consentissent à engager leur honneur et leur responsabilité dans des entreprises fatalement destinées à d'aussi déplorables issues. Nous ne pouvons apprécier ce qui se passait alors dans notre marine sans embrasser l'ensemble de cette période fiévreuse où le même cachet d'outrecuidance et d'audace se retrouve dans le gouvernement de la société et dans la conduite de la guerre, dans les plans de constitutions politiques et dans ceux d'expéditions militaires [1]. Malheureusement cette terrible époque exerça

[1] Jean Dalbarade, capitaine de vaisseau, fut ministre ou *commissaire* de la marine du 10 avril 1793 au 2 juillet 1795. Sa correspondance, relative aux opérations des premières campagnes de la République, peut donner une idée de cet étrange esprit qui croyait pouvoir suppléer à tout avec du patriotisme et de l'enthousiasme : « Il faut, écrivait Dalbarade le 2 juillet 1794 au contre-amiral Villaret, commandant l'armée navale à Brest, extirper le sot orgueil de la marine en France. Ce vice de l'ancien régime, si on ne prend l'attention la plus sérieuse, s'incrustera dans le nouveau, et notre marine restera dans l'anéantissement et dans l'humiliation, tandis qu'elle peut et qu'elle doit être la première de toutes.... *Cherche, et tu trouveras* de ces hommes modestes qui n'ont d'autre amour que le bonheur et l'intérêt de la République. Emploie ces vrais enfants de la patrie dans le poste que leur capacité désigne, et bientôt on

sur la direction donnée à nos efforts maritimes une influence qui devait lui survivre. Longtemps après qu'elle eut fait place à des temps mieux réglés et plus prospères, on conservait encore à bord de nos vaisseaux les traditions de désordre et de négligence qu'elle avait léguées à la marine de l'Empire. Avant tout, on s'y confiait dans son courage, dans sa ferme résolution de mourir à son poste et de vendre chèrement sa vie; mais on y

verra les vertus de la République fajre triompher nos armes sur les eaux comme sur la terre, et rendre la liberté des mers à tous les hommes.

« Je vois par ta lettre du 7 de ce mois (25 juin 1794) que tu m'as adressée avec l'ordre de bataille du combat du 13 prairial (1er juin 1794), que tous les vaisseaux de ton armée ne possédaient pas également à leur bord des hommes dignes de paraître en chef ni en lice pour combattre. Pourquoi donc ces hommes veulent-ils être en chef? S'ils avaient été capables de se conduire aussi dignement qu'ils ont vu que leurs camarades l'ont fait, dès sa première sortie la flotte française républicaine cimentait la liberté des mers et abattait à jamais l'orgueil insolent de l'Anglais..... Le représentant Jean-Bon Saint-André m'a dit qu'il t'avait chargé avec d'autres officiers généraux de rechercher de bons officiers pour remplacer les braves qui ont été tués et *ceux qui doivent l'être* pour leur inertie et leur lâcheté. Je suis persuadé que tu porteras tous tes soins pour que le choix tombe sur les hommes dignes de servir la République. J'en attends avec impatience la liste. Que l'heureuse destinée veuille que ce soit de ces enfants de la patrie qui *aiment mieux aller voir les antipodes et boire à la grande tasse, que d'apercevoir devant leurs yeux un Anglais vainqueur.* »

songeait peu à préparer un succès certain par des soins constants et des dispositions habiles; puis le jour de l'action venu, si l'on se trouvait en face d'un ennemi mieux exercé, maniant avec plus de facilité ses canons et ses voiles, on se tenait pour satisfait de ne laisser entre les mains de ce redoutable adversaire que des mâts abattus, des ponts jonchés de cadavres, un vaisseau près de couler, et l'on éprouvait une sorte de fierté à voir le vainqueur lui-même effrayé de tant de sang répandu, et comme consterné d'une pareille victoire. Ce fut une malheureuse guerre, mais ce fut une guerre héroïque que celle qui se poursuivit ainsi pendant vingt ans. Suivant nous, on n'a point assez dit sous quel astre contraire nos marins combattirent alors; on n'a point assez fait sentir combien les institutions leur ont manqué; on n'a point assez honoré leur résignation sublime, leurs combats sans espoir, leurs sacrifices sans illusion et sans peur. Gardons-nous de méconnaître la gloire qui s'attache à de pareils faits d'armes; gardons-nous de la répudier, car le courage malheureux, quand il a cette dignité et cette persévérance, offre quelque chose de plus touchant, de plus digne de nos hommages peut-être, que le courage favorisé par la fortune. « Le succès, a dit souvent Nelson, suffit pour couvrir bien des fautes, mais combien de belles actions restent à jamais ensevelies sous une défaite! »

CHAPITRE VI.

Combat du 14 mars 1795 dans le golfe de Gênes.

Quoique le plan de la Convention eût échoué, la flotte de Toulon, portée successivement par de prodigieux efforts à 15 vaisseaux de ligne, appareilla de ce port le 3 mars 1795 pour tenter un nouveau coup de main sur la Corse et essayer d'y jeter un corps de 6 000 hommes[1]. L'amiral Hotham

[1] Le 26 février 1795, le contre-amiral Martin écrivait au commissaire de la marine et des colonies : « L'escadre de la Méditerranée, au nombre de 15 vaisseaux, 4 frégates et 3 corvettes, est au moment de son départ. Le représentant Letourneur vient de me donner l'ordre de mettre sous voiles dès que le vent le permettra....

« Nos équipages ont été complétés par 2,400 hommes pris dans le bataillon de la Corrèze, dans la 104e demi-brigade et dans la 18e. Il n'est pas possible d'avoir des vaisseaux plus mal armés en marins que ceux du port la Montagne (Toulon). *Le nombre de militaires et de novices qui n'ont pas été à la mer s'élève à 7,600 hommes, sur une totalité de 12,000 hommes qui forment l'armement des 15 vaisseaux. En diminuant sur la totalité 1,300 hommes, officiers ou officiers mariniers, il reste à peu près 2,724 matelots répartis sur tous les vaisseaux....* Nous avons plusieurs vaisseaux qui ne peuvent avoir à leurs canons de 36 que deux marins canonniers, c'est-à-dire le chef et le chargeur. »

était en ce moment à Livourne, où il avait conduit son escadre afin de se trouver à portée de favoriser les opérations de l'armée autrichienne qui manœuvrait sur les côtes de la rivière de Gênes. Ses éclaireurs lui annoncèrent bientôt la sortie de l'escadre française et lui apprirent la capture d'un de ses vaisseaux, LE BERWICK, qui, sorti de Saint-Florent pour venir le rejoindre à Livourne, avait donné au milieu de l'avant-garde ennemie. Avec les 14 vaisseaux qui lui restaient, l'amiral Hotham se porta immédiatement à la rencontre de l'amiral Martin, tremblant d'arriver trop tard et de trouver le débarquement des troupes françaises déjà effectué. Malheureusement l'amiral Martin n'avait point osé tenter cette opération avec la perspective de la voir interrompue par l'arrivée d'une escadre dont les éclaireurs étaient déjà venus le reconnaître, et après avoir capturé LE BERWICK il s'était décidé à rallier les côtes de Provence. Sa route l'avait conduit vers l'entrée du golfe de Gênes, quand le 12 mars 1795, il aperçut l'escadre anglaise. Le vent soufflait de l'ouest et du sud-ouest par fortes rafales. Pendant la nuit, un vaisseau français, *le Mercure*, perdit son grand mât de hune, et, se séparant de la flotte, parvint à gagner le golfe Juan sous l'escorte d'une frégate.

Ainsi réduite au même nombre de vaisseaux que l'escadre anglaise, notre flotte avait le désavantage de ne compter dans ses rangs qu'un seul

trois-ponts, *le Sans-Culotte* (et encore ce vaisseau fut-il obligé, par les avaries qu'il éprouva le lendemain, de quitter son poste pendant la nuit du 13 au 14 mars et d'aller se réfugier à Gênes), tandis que l'amiral Hotham, dont le pavillon flottait à bord d'un vaisseau de 100 canons, LE BRITANNIA, l'amiral Hotham avait en outre trois vaisseaux de 98 sous ses ordres. Il est vrai que, si la présence de ces trois-ponts contribuait à donner à l'escadre anglaise une apparence formidable, elle avait aussi pour résultat de retarder et d'embarrasser tous ses mouvements, les vaisseaux de 98 étant en général de très-mauvais marcheurs, et obligeant les vaisseaux de 74 à diminuer de voiles pour les attendre. L'amiral Martin se trouvait donc à peu près le maître de chercher ou de fuir un engagement. Les instructions de la Convention lui recommandaient, dit-on, de ne pas éviter le combat, et en effet, le 12 mars, quand il avait pour la première fois aperçu l'ennemi sous le vent de son escadre, il avait résolûment laissé arriver sur la ligne de bataille de l'amiral Hotham, comme s'il eût été décidé à en venir immédiatement aux mains; mais la séparation du vaisseau *le Mercure*, et la vue des quatre trois-ponts rangés sous le pavillon de l'amiral anglais ébranlèrent sa résolution. Encore incertain s'il se retirerait ou prendrait l'offensive, il passa la nuit du 12 au 13 mars à petite distance de la ligne ennemie, qui, placée sous le vent, tenait ses

feux allumés, et semblait moins poursuivre notre escadre que l'attendre. Le 13 cependant, au point du jour, l'amiral Hotham fit signal à ses vaisseaux de chasser en avant et d'augmenter de voiles. A huit heures du matin, le vaisseau français de 80, *le Ça ira*, commandé par le capitaine Coudé, aborda le vaisseau qui le précédait et perdit ses deux mâts de hune. Rapproché comme il l'était alors de l'avant-garde anglaise, ce vaisseau ainsi désemparé se trouvait gravement compromis; une des frégates de l'amiral Hotham, L'INCONSTANT, commençait à le canonner, quand une de nos frégates, *la Vestale*, vint le prendre à la remorque malgré l'approche du vaisseau L'AGAMEMNON qui s'avançait alors sous toutes voiles. Nelson avait témoigné l'intention de n'ouvrir son feu que lorsqu'il serait à bout portant du *Ça ira;* mais ce vaisseau parut tirer avec tant de précision ses canons de retraite, les seuls qu'il pût diriger contre L'AGAMEMNON, que Nelson, ne voyant point autour de lui d'autres vaisseaux qui pussent le soutenir s'il venait à être démâté, jugea prudent de ne point se présenter sous la volée d'un aussi respectable antagoniste. Manœuvrant avec beaucoup de sang-froid et d'habileté, comme on le peut faire quand on commande un bon vaisseau et un équipage exercé, il eut soin de se tenir par la hanche du *Ça ira*, et profita de sa marche supérieure pour lui envoyer, dans de fréquentes arrivées, des bordées qui eurent bientôt mis les voiles

du vaisseau français en lambeaux, et qui l'empêchèrent de s'occuper de la réparation de ses avaries. Cependant plusieurs de nos vaisseaux avaient viré de bord et menaçaient de couper L'AGAMEMNON de la flotte anglaise. *Le Ça ira* lui-même, avec l'assistance de la frégate qui le remorquait, était parvenu à exécuter la même évolution et à faire route vers les vaisseaux qui s'avançaient à son secours. Nelson dut céder à la nécessité et obéir aux signaux de l'amiral Hotham, qui rappelait son avant-garde, craignant de la compromettre dans un engagement partiel avec des forces supérieures. A deux heures et demie de l'après-midi, le feu cessa de part et d'autre. Le vaisseau *le Censeur*, que commandait le capitaine Benoît, remplaça la frégate *la Vestale*, qui avait jusque-là remorqué *le Ça ira*, et à laquelle ce vaisseau devait son salut. Les deux escadres, reformant aussi bien que possible leur ligne de bataille, passèrent encore cette nuit en vue l'une de l'autre, et attendirent le jour avec impatience.

Au lever du soleil, il faisait presque calme : *le Sans-Culotte*, qui, pendant la nuit, s'était séparé de la flotte française, avait disparu et se dirigeait sur Gênes; *le Censeur* et *le Ça ira* étaient sous le vent à une distance considérable des autres vaisseaux; l'escadre anglaise, profitant d'une petite brise de nord qui venait de s'élever et lui avait donné l'avantage du vent, se portait sur ces deux vaisseaux isolés et comptait bien s'en emparer avant

que le reste de notre flotte pût leur venir en aide. Les premiers vaisseaux anglais qui se présentèrent pour attaquer *le Censeur* et *le Ça ira* furent deux vaisseaux de 74, LE CAPTAIN et LE BEDFORD. Pendant que les deux amiraux multipliaient les signaux pour amener de nouvelles forces sur le lieu du combat, ces quatre vaisseaux échangeaient déjà de rapides volées en présence des deux flottes, rendues immobiles par le calme plat qui venait de succéder à une folle brise bientôt éteinte : on eût dit, à les voir au milieu de ce champ clos, de valeureux champions choisis par les deux armées pour éprouver la fortune de la journée. Quoique placés par les avaries du *Ça ira* dans la position la plus désavantageuse, les vaisseaux français n'avaient point paru s'émouvoir d'un engagement inégal. Unis l'un à l'autre comme ces jeunes héros que Thèbes envoyait au combat, ils présentaient, sous ce ciel aussi bleu que celui de la Grèce, sur ces flots aussi purs que ceux de Salamine, un spectacle imposant et digne de l'antiquité. Le vaisseau *le Censeur*, encore frais et valide, qui n'avait point une corde coupée ni une voile avariée, qui eût pu échapper sans peine à la terrible chance d'avoir bientôt toute une flotte à combattre, se tenait, au contraire, plus serré contre son compagnon à l'approche du danger, comme pour lui mieux garantir son concours. Le sort sembla vouloir favoriser cette détermination héroïque. Au bout d'une heure,

le vaisseau LE CAPTAIN n'avait point une voile qui pût lui servir; son gréement était haché; plusieurs de ses mâts se trouvaient compromis par les boulets qu'ils avaient reçus, et, se hâtant de s'éloigner sous les lambeaux de voile qui lui restaient, il faisait à l'amiral Hotham le signal de détresse. LE BEDFORD avait moins souffert, mais il était également obligé de se faire remorquer par ses canots hors de la portée de ses intrépides adversaires.

Cependant quatre nouveaux vaisseaux anglais, aidés par un souffle de vent, L'ILLUSTRIOUS, LE COURAGEUX, LA PRINCESSE ROYALE de 98, portant le pavillon de l'amiral Goodall, et L'AGAMEMNON, alors à son poste de bataille, s'avançaient pour remplacer les bâtiments que *le Censeur* et *le Ça ira* avaient désemparés. De son côté, l'amiral Martin, qui avait arboré son pavillon sur une frégate, profitait de la brise qui venait de s'élever du nord-ouest, pour faire signal à son escadre de virer vent arrière, et de suivre, par un mouvement successif, en se repliant vers la queue de la ligne, le vaisseau *le Duquesne*, chef de file de l'armée, auquel était confié le soin de conduire nos vaisseaux entre la flotte anglaise et les deux bâtiments que cette flotte s'apprêtait à écraser. Les intentions de l'amiral furent mal comprises, ou ses ordres n'obtinrent qu'une obéissance incomplète. *Le Duquesne* vint au vent, et, gouvernant parallèlement à la ligne anglaise, la canonna du côté opposé à celui où se

trouvaient *le Censeur* et *le Ça ira*[1]. Nos autres vaisseaux le suivirent, et, comme les capitaines Benoît et Coudé persistaient bravement à combattre, l'avant-garde anglaise se trouva, pendant quelque temps, placée entre deux feux et obligée de servir ses canons des deux bords. Ses deux premiers vaisseaux, L'ILLUSTRIOUS et LE COURAGEUX, virent tomber bientôt leur grand mât et leur mât d'artimon, et eurent, en moins d'une heure, 35 hommes tués et 93 blessés. Malheureusement notre avant-garde ne poursuivit point ses avantages. Entraînant par son exemple le reste de l'armée, elle s'éloigna et laissa sur le champ de bataille, comme on l'avait déjà vu dans mainte affaire funeste à notre pavillon, des ennemis près de se rendre, et deux de nos vaisseaux bien dignes assurément qu'une flotte se compromît pour les sauver. Avant de se laisser amariner, *le Censeur* et *le Ça ira* avaient perdu 400 hommes, vu tomber une partie de leur mâture et désemparé quatre

[1] ... « Le général, voulant profiter de ce souffle de vent que nous semblions recevoir, signala à l'armée de se former en bataille pour dégager les deux vaisseaux assaillis ; mais *le Duquesne* qui était chef de file, loin d'exécuter l'ordre, a tenu le vent et a passé au vent de l'escadre anglaise, au lieu d'arriver entre nos deux vaisseaux et l'armée ennemie, ce qui les aurait probablement sauvés. » (Rapport du représentant du peuple Letourneur de la Manche, en mission près l'armée navale de la Méditerranée, 26 ventôse an III.)

vaisseaux ennemis, dont l'un L'ILLUSTRIOUS, fit côte, deux jours après, par suite de ses avaries[1].

Que l'on compare cette admirable défense avec celle du BERWICK, capturé quelques jours auparavant par l'escadre française après avoir perdu un seul homme, son capitaine, et avoir eu quatre matelots blessés, et l'on pourra juger si en effet, comme on l'a voulu dire, dans nos derniers combats, c'est la persévérance qui nous a manqué. Les Anglais, nous en pouvons éprouver un juste sentiment d'orgueil, ont bien peu d'actions de guerre dont on puisse comparer l'héroïsme à la noble résistance de ces deux vaisseaux, à la défense du *Guillaume Tell*, célèbre dans les deux marines, à celle du *Vengeur* ou du *Redoutable*; mais il faut dire à leur gloire (et on peut apprécier par là l'influence qu'exerçaient sur leurs escadres des institutions plus fortes, l'habitude de la soumission aux signaux de l'amiral et la crainte de cette opinion publique qui avait déjà sacrifié le malheureux Byng à ses exigences), il faut dire que, si l'escadre de l'amiral Hotham se fût trouvée le 7 mars à portée de secourir LE BERWICK, ce vaisseau n'eût probablement point été abandonné sur le champ

[1] Dans ce magnifique combat, l'équipage du *Ça ira* se composait de 187 matelots et 496 soldats, le reste de l'effectif étant formé par l'état-major, les officiers mariniers, les novices et les mousses.

de bataille, comme furent abandonnés *le Censeur* et *le Ça ira*. Ce triste résultat ne saurait du reste être imputé sans injustice à l'amiral Martin. L'amiral avait signalé la seule manœuvre qui pût sauver ses deux vaisseaux compromis, et il y eût réussi très-probablement, si son pavillon, au lieu de flotter à bord d'une frégate, eût été arboré à bord d'un des vaisseaux engagés, et si, au lieu d'avoir à signaler à ses capitaines de se porter au feu, il eût eu la liberté de les y conduire lui-même. Mais les instructions du gouvernement étaient alors positives; au moment du combat, l'amiral devait quitter son vaisseau et monter à bord d'une des frégates de l'escadre. Cette détestable disposition avait été adoptée en France depuis que le comte de Grasse avait été capturé sur *la Ville de Paris* par la flotte de lord Rodney; il en résultait que deux des plus braves officiciers généraux de notre marine, dont l'exemple eût suffi pour entraîner leurs capitaines, l'amiral Martin et l'amiral Villaret-Joyeuse, se voyaient à la même époque, l'un devant Gênes, l'autre devant l'île de Groix, obligés de rester spectateurs désespérés de la mollesse et des fausses manœuvres de leurs vaisseaux [1].

[1] Il est à peu près certain que, dans la nouvelle tactique, telle que la comportent et l'exigent les progrès de la marine à vapeur, l'amiral en chef devra se tenir presque constamment en dehors de la ligne, et ne pas se jeter des premiers au milieu de la mêlée.

A la suite du combat du 14 mars 1795, les deux escadres se trouvèrent également affaiblies. Les Anglais nous avaient, il est vrai, enlevé deux vaisseaux, mais ils ne purent jamais parvenir à réparer *le Ça ira: le Censeur*, qui devait être repris plus tard sous le cap Saint-Vincent par le contre-amiral Richery, fut le seul qu'ils purent ajouter à leur escadre. De notre côté, nous avions capturé LE BERWICK et occasionné la perte de L'ILLUSTRIOUS. Le combat du 14 mars n'eût donc point été une affaire désastreuse pour notre marine, si l'abandon de deux vaisseaux sur le champ de bataille, en présence de forces à peu près égales, n'était un de ces événements funestes qui doivent peser sur le sort de toute une campagne. Nelson, avec la rapidité de coup d'œil et la sûreté de jugement d'un

Ce n'est qu'ainsi qu'il pourra saisir le moment opportun de faire donner ses réserves, et qu'il sera en mesure de rétablir le combat sur les points où ses vaisseaux faibliraient. Mais si l'amiral arborait son pavillon sur un aviso ou sur une frégate, au lieu de le conserver sur un bâtiment de ligne, il courrait le risque d'être intercepté par le moindre détachement ennemi, et ne pourrait en tout cas intervenir que par ses signaux. Or, les signaux sont rarement aperçus quand l'action est chaudement engagée; s'ils le sont, on ne peut que trop aisément éluder ou retarder l'exécution des ordres qu'ils transmettent. Dans notre opinion, le bâtiment monté par l'amiral en chef, bien loin d'être un navire sans défense, doit être, au contraire, le bâtiment le plus fort de l'armée, et nous voudrions qu'il pût, au besoin, tenir lieu, à lui seul, de réserve.

homme destiné à de grandes choses, avait compris qu'une escadre qui se résignait à de tels sacrifices était une escadre démoralisée, à demi vaincue, et qu'il fallait se hâter de poursuivre. Il se rendit donc à bord de l'amiral Hotham, le pressa de laisser ses vaisseaux désemparés, et ceux qu'il venait d'amariner sous l'escorte de quelques frégates, et de se lancer avec les onze vaisseaux valides qui lui restaient à la poursuite de l'ennemi : « *Mais lui, beaucoup plus calme*, écrivait Nelson à sa femme, me répondit : Nous devons être satisfaits, nous avons eu là une bonne journée. Pour moi, je vous l'avoue, je ne puis être de cet avis, car, de ces onze vaisseaux français qui fuyaient, en eussions-nous pris dix, si nous eussions laissé échapper le onzième, le pouvant capturer, je ne pourrais appeler cela une bonne journée. Je voudrais être amiral à mon tour, et commander une flotte anglaise. J'aurais bientôt obtenu de grands résultats ou éprouvé un grand revers. Ma nature ne saurait supporter de demi-mesures. Bien certainement, si la flotte eût été sous mes ordres le 14 mars, l'armée ennemie tout entière eût embelli mon triomphe, ou je me serais trouvé moi-même dans un terrible embarras. »

CHAPITRE VII.

Combat du 13 juillet 1795, à la hauteur des îles d'Hyères.

Malgré l'insuccès d'une première tentative, le gouvernement français n'avait point renoncé à envoyer des renforts à la flotte de la Méditerranée. Le 22 février 1795, le contre-amiral Renaudin, illustré par le combat du *Vengeur*, partit de Brest avec 6 vaisseaux et 3 frégates, et le 4 avril il mouillait en rade de Toulon, apportant au vice-amiral Martin un secours d'autant plus opportun, que, parmi les vaisseaux déjà rangés sous ses ordres, venaient de se manifester les symptômes les plus alarmants d'indiscipline. L'amiral Hotham, de son côté, avait été rallié à la hauteur de Minorque par une escadre de neuf vaisseaux que lui amenait le contre-amiral Mann. Ayant alors sous son pavillon 21 vaisseaux anglais et 2 vaisseaux napolitains, il revint mouiller à Saint-Florent. Il ignorait que l'amiral Martin avait déjà repris la mer avec 17 vaisseaux et manœuvrait à l'entrée du golfe de Gênes. L'AGAMEMNON, que l'amiral Hotham avait détaché vers le général en chef de l'armée autrichienne,

fut donc très-étonné de se trouver tout à coup en présence de la flotte française. L'amiral Martin, dans l'espoir de s'emparer de ce vaisseau comme il s'était emparé du BERWICK, le poursuivit jusqu'en vue de la baie de Saint-Florent, où était encore mouillée l'escadre ennemie. Ce ne fut que pendant la nuit que l'amiral Hotham put appareiller à la faveur d'une petite brise de terre. Présumant que la flotte française, instruite de la supériorité de ses forces, rallierait les côtes de Provence, il se dirigea vers les îles d'Hyères, et, le 12 juillet, apprit par des bâtiments neutres que cette flotte, peu éloignée de la sienne, faisait route pour gagner la terre. Pendant la nuit, un vent violent de nord-ouest vint occasionner à ses vaisseaux de nombreuses avaries. Six d'entre eux avaient déchiré leur grand hunier. Quand, le lendemain matin, la flotte française fut aperçue à quelques lieues sous le vent, l'amiral Hotham voulut, avant de l'attaquer, laisser à ses vaisseaux le temps de remplacer les voiles qu'ils avaient perdues ; il manqua ainsi l'occasion d'engager, avec 23 vaisseaux contre 17, un combat qui n'eût pu se terminer que par l'entière destruction de notre escadre. L'amiral Martin s'était empressé de rallier ses vaisseaux et de les diriger sous toutes voiles vers le golfe Juan, qui se trouvait en ce moment le mouillage le plus facile à prendre. Cependant le vent mollissait à mesure que nos vaisseaux se rapprochaient de la côte, et l'avant-

garde ennemie s'avançait rapidement à la faveur de la brise qui régnait encore au large. Trois vaisseaux anglais s'étaient portés sur le serre-file de l'armée française, le vaisseau de 74 *l'Alcide*, qui, bientôt dégréé, se trouva, en quelques minutes, séparé par un assez grand intervalle du reste de la ligne. Ce fut en ce moment que la frégate *l'Alceste*, commandée par le brave capitaine Hubert, essaya de sauver *l'Alcide*, près d'être enveloppé par l'avant-garde ennemie. Quand les vaisseaux anglais virent cette noble frégate venir se jeter ainsi au plus épais de la canonnade, mettre fièrement en panne sur l'avant de *l'Alcide* et amener un canot pour lui envoyer un grelin de remorque, il y eut parmi eux un instant de surprise et d'hésitation, pendant lequel on cessa de tirer sur *l'Alcide*. Le capitaine du VICTORY, vaisseau à trois ponts que montait le contre-amiral Mann, était descendu lui-même dans les batteries, recommandant aux canonniers de réserver leur feu jusqu'au moment où ils pourraient le diriger sur la frégate; mais elle, recevant impassible cet ouragan de fer, ne voulut s'éloigner que lorsque son canot eut été coulé et qu'elle eut vu un effroyable incendie se déclarer à bord du vaisseau qu'elle avait entrepris de sauver. Dès qu'elle eut réparé à la hâte les avaries qu'avait éprouvées son gréement, elle fit route vers la flotte française, laissant, a dit un témoin oculaire alors lieutenant à bord du VICTORY,

« les vaisseaux anglais étonnés et pleins d'admiration pour cette manœuvre, *la plus hardie et la plus habile qui ait jamais été exécutée.* »

Le feu qui embrasait en ce moment *l'Alcide* avait pris dans la hune de misaine, où l'on avait réuni quelques grenades destinées à être lancées sur le pont de l'ennemi, si l'on en venait à l'abordage. En quelques minutes, les flammes eurent gagné la voilure et enveloppé le bâtiment. Sept vaisseaux anglais étaient alors engagés avec l'arrière-garde française, quelques autres s'en approchaient rapidement, mais l'amiral Hotham se trouvait encore avec le reste de son escadre à huit ou neuf milles en arrière. Cependant la brise, qui avait d'abord soufflé du nord-ouest, venait de passer à l'est. Ce brusque changement, très-fréquent sur les côtes de Provence, donnait à l'amiral Martin l'avantage du vent sur l'escadre anglaise, mais ne lui permettait plus d'atteindre le golfe Juan, et d'y aller chercher la protection déjà éprouvée des batteries qui l'avaient couvert contre les vaisseaux de lord Hood. Notre escadre se dirigeait donc avec une faible brise vers le golfe de Fréjus, encore éloigné d'au moins trois ou quatre lieues, quand tout à coup les vaisseaux qui la poursuivaient cessèrent leur feu, et, virant de bord, se portèrent à la rencontre de l'amiral Hotham. Inquiet de la dispersion de son escadre et de la proximité de la terre, ce dernier, après avoir perdu le matin

l'occasion d'accabler nos vaisseaux, en abandonnait la poursuite quand les vents les obligeaient à se réfugier dans un golfe ouvert et sans défense!

Le seul avantage que les Anglais retirèrent de cette poursuite si maladroitement dirigée fut la destruction du vaisseau français *l'Alcide*. Une heure et demie environ après que l'incendie se fut déclaré à bord de ce malheureux navire, une explosion terrible en dispersa les débris et engloutit plus de la moitié de son équipage. Des 615 hommes qui se trouvaient en ce moment à son bord, 300 seulement purent être recueillis par les embarcations anglaises. Le reste périt victime d'un affreux accident qui s'est trop souvent renouvelé pendant cette longue et funeste guerre.

Pour la première fois peut-être, dans le combat du 13 juillet 1795, les Anglais remarquèrent l'incertitude de notre tir. Pendant deux heures, les vaisseaux de notre arrière-garde répondirent au feu de l'ennemi sans lui causer d'autre dommage que de désemparer LE CULLODEN d'un de ses mâts de hune, et encore, ainsi qu'on devait l'observer pendant la durée entière des hostilités, un système vicieux de pointage dirigeait-il nos coups vers la mâture plutôt qu'à la carène ou aux œuvres mortes des vaisseaux ennemis. Au lieu de s'occuper de rendre nos artilleurs plus habiles et leurs coups plus assurés, la Convention ne songeait qu'à introduire à bord de nos navires de nouveaux moyens

de destruction, dont l'emploi flattait son ardeur par le caractère même d'acharnement qu'il semblait prêter à la guerre. On avait donc prescrit à bord de tous les vaisseaux de la République l'usage de projectiles incendiaires, d'obus et même de boulets rouges que l'on faisait chauffer dans des fours construits à cet effet dans l'entrepont[1]. Les Anglais parurent s'émouvoir d'abord de ce nouveau mode d'attaque, et Nelson lui-même traitait encore en 1795 ces procédés inusités d'*inventions diaboliques*; mais les premiers combats dans lesquels on fit usage des nouveaux projectiles eurent bientôt fixé l'opinion sur les effets qu'on en pouvait attendre, et convaincu l'ennemi, désormais rassuré, que ces créations du génie révolutionnaire étaient encore moins *diaboliques* que *puériles*. Aujourd'hui même, en effet, où la science pyrotechnique a fait d'immenses progrès, qu'aurait-on gagné si, en augmentant les effets destructeurs des projectiles, on eût négligé d'assurer la précision

1 «....Je fis signal de *faire rougir les boulets*.... A six heures, l'armée mouilla en rade de Fréjus. On fit *éteindre les fourneaux* et rétablir les branles. » (Rapport du contre-amiral Martin, après l'engagement du 13 juillet 1795.) — « L'ennemi ne m'a point paru avoir souffert. Je présume cependant que tous les vaisseaux ont fait usage des *obus*, *boulets artificiels* et *boulets rouges*. J'en avais non-seulement fait le signal, mais même envoyé l'ordre verbal par nos frégates. » (Rapport du vice-amiral Villaret-Joyeuse, après le combat du 7 messidor an III, 23 juin 1795.)

du tir? Mieux vaut un boulet plein qui arrive au but que le plus terrible boulet creux qui s'égare[1].

Ce qui manquait à nos escadres en 1795, c'étaient moins des moyens de destruction formidables que l'art de s'en servir; c'était moins le matériel que le personnel, et, dans ce personnel, les équipages moins encore que les officiers. Ceux qui commandaient alors nos vaisseaux étaient pour la plupart fort ignorants de la tactique navale, et ne comprenaient qu'imparfaitement les signaux qui dirigent les mouvements d'ensemble d'une grande flotte. Les plus singulières méprises, commises souvent en présence même de l'ennemi, conduisaient à des désastres qu'il eût été facile d'éviter. Au combat de l'île de Groix, dans lequel commandait le vice-amiral Villaret-Joyeuse, encore plein des souvenirs

[1] Le plus grand inconvénient du tir à boulets rouges n'était pas le danger de l'incendie pour le vaisseau même qui usait de ce moyen redouté de destruction, c'était surtout la perte d'un temps précieux, l'intervalle qui séparait deux coups de canon étant généralement, avec le projectile chauffé au degré convenable, de six ou huit minutes. On en peut juger par le tableau suivant, extrait d'un mémoire *inédit* du célèbre ingénieur Forfait, qui dirigea toutes ces expériences.

Calibres.	Intervalle entre deux coups de canon.	Temps nécessaire pour faire rougir les boulets.
Pour du 8.	4 minutes.	20 minutes.
du 12.	4 1/2	24
du 18.	5	30
du 24.	6	46
du 36.	8	50

de la guerre de 1778, et prompt à user, pour contenir les vaisseaux de lord Bridport, de toutes les ressources de la tactique, ce malheureux chef, menacé de voir son escadre entière entourée par des forces supérieures, essayait en vain, par des combinaisons toujours incomprises, de remédier aux fausses manœuvres qui l'obligeaient à combattre malgré lui. « L'insubordination de plusieurs capitaines, écrivait-il au ministre de la marine, et l'ignorance extrême de quelques autres, rendirent nulles toutes mes mesures, et mon cœur fut navré des malheurs que je présageai dès ce moment. » Presqu'à la même époque, le représentant du peuple Letourneur de la Manche, envoyé en mission près de l'amiral Martin, faisait entendre les mêmes plaintes. « Les équipages, disait-il après le combat dans léquel avaient succombé *le Censeur* et *le Ça ira;* les équipages se sont conduits avec une intrépidité peu commune, et je suis convaincu que ce revers, dont ils ont été eux-mêmes à portée d'apprécier les causes, ne fera qu'ajouter à leur énergie. Il y a beaucoup de bonne volonté parmi les officiers, mais je ne puis vous dissimuler qu'elle n'est soutenue *ni par l'expérience ni par une capacité suffisante, au moins pour la plupart.* »

Les deux engagements de l'île de Groix et des îles d'Hyères terminèrent presque en même temps, dans l'Océan et dans la Méditerranée, la campagne de 1795. Cette campagne avait laissé de nouveaux

vides dans les rangs trop éclaircis déjà de nos escadres. Six vaisseaux étaient restés au pouvoir de l'ennemi, quatre vaisseaux avaient péri dans la désastreuse sortie de l'amiral Villaret; mais le contre-amiral Richery reprenait le vaisseau *le Censeur* sous le cap Saint-Vincent, et deux vaisseaux anglais, L'ALEXANDER, capturé par le contre-amiral Nielly, LE BERWICK, enlevé par les frégates de l'amiral Martin, pouvaient compenser la prise de deux de nos vaisseaux. D'importants événements nous rendaient d'ailleurs ces nouvelles pertes moins sensibles ; le 5 avril, la paix avait été signée avec la Prusse; le 16 mai, la Hollande s'unissait avec nous contre l'Angleterre; l'Espagne allait bientôt suivre l'exemple de la Hollande. Les plus grands dangers étaient donc passés, et la révolution ne pouvait plus douter du succès de sa cause. De sublimes efforts avaient préparé ce triomphe; d'immenses sacrifices en avaient payé le prix. Notre marine surtout avait cruellement souffert dans une lutte inégale, car elle avait perdu 33 vaisseaux depuis le commencement de la guerre. De ces 33 vaisseaux, nos discordes civiles en avaient livré 13 à l'ennemi; la triste nécessité d'expéditions hâtives et mal conçues en avait livré 7 aux rigueurs de l'hiver; l'Angleterre avait conquis le reste sur le champ de bataille.

Cette période de décadence, malgré les atteintes profondes qu'elle avait portées à notre avenir ma-

ritime, ne renfermait point cependant de journée qu'on pût dire plus funeste à nos armes que le malheureux combat soutenu par M. de Grasse, en 1782, dans le canal de la Dominique. Les vaisseaux anglais étaient déjà mieux exercés que les nôtres, mais nulle part on ne trouve exprimé le sentiment de cette infériorité que Villeneuve proclamait avec tant de découragement quelques années plus tard. C'est à la faveur d'une immobilité apparente, de la stagnation trompeuse qui suivit l'agitation de nos premières campagnes, que devait se préparer une nouvelle ère maritime. Trois années allaient s'écouler sans amener d'autres rencontres entre nos escadres et celles de l'Angleterre. Nos alliés seuls, du mois de juillet 1795 au mois d'août 1798, devaient payer à cette guerre toujours mal conduite un fatal tribut. Aucun de nos vaisseaux, depuis le combat de l'île de Groix, jusqu'à la fatale nuit d'Aboukir, ne vint enrichir la marine ennemie; mais les avantages que remportèrent en 1797 sir John Jervis sur la marine espagnole, et l'amiral Duncan sur la marine hollandaise, étaient de nature à exciter de plus sérieuses alarmes que la perte de quelques vaisseaux, car ils indiquaient déjà de merveilleux progrès dans l'organisation et la discipline militaire des escadres anglaises. Ces deux combats peuvent être regardés comme les précurseurs d'Aboukir, celui du cap Saint-Vincent plus encore que celui de Camperdown. Au milieu

des plus sérieux embarras qui aient jamais menacé l'Angleterre, ils ouvrent la période de périls et de gloire qui devait consacrer la puissance de nos rivaux, et font pressentir à notre marine une lutte plus inégale encore. Quand Brueys, en effet, au lieu de l'amiral Hotham, eut à combattre dans les eaux de l'Égypte l'amiral Nelson, ce n'étaient point non plus les vaisseaux novices impunément bravés par l'amiral Martin qui vinrent si hardiment s'embosser devant sa ligne de bataille; c'étaient les vétérans de lord Jervis, les vainqueurs du cap Saint-Vincent, l'élite d'une flotte devenue dès ce jour l'orgueil et l'espoir de l'Angleterre.

CHAPITRE VIII.

L'amiral Jervis.

Après avoir assisté, sous lord Hood et l'amiral Hotham, aux derniers efforts de l'ancienne tactique, Nelson allait se former, sous l'amiral Jervis, à une école plus vigoureuse d'où devaient sortir renouvelées la stratégie et la discipline navales. Le jour où l'amiral Jervis vint arborer son pavillon sur LE VICTORY, alors mouillé dans la baie de Saint-Florent, doit rester à jamais mémorable dans les fastes de la marine anglaise, car il marque le point de départ de la voie féconde où cette marine allait trouver malheureusement pour nous le secret de ses triomphes. Déjà connu par le combat du FOUDROYANT et du *Pégase*, sir John Jervis avait plus de soixante ans quand il fut placé à la tête de l'escadre de la Méditerranée. Plein de séve et de verdeur malgré son âge avancé, il apportait de vastes projets de réforme et la ferme volonté de tenter enfin sur une grande échelle l'application des idées qu'il était parvenu à faire prévaloir, vers la fin de la guerre d'Amérique, sur le vaisseau LE FOUDROYANT.

La marine anglaise se rappelait encore avec quelle crainte respectueuse les jeunes officiers, jaloux d'étudier de près un modèle si vanté de bonne tenue et de discipline, montaient à bord de ce magnifique vaisseau, et affrontaient le regard sévère et la grave contenance de l'austère baronnet. Enlevé à notre marine en 1758, LE FOUDROYANT fut longtemps le plus beau vaisseau à deux ponts de la flotte anglaise; l'amiral Keppel l'avait choisi pour son *matelot d'arrière* dans la grande journée où il rencontra sous Ouessant la flotte française commandée par M. d'Orvilliers. Quand plus tard *le Pégase*, tomba au pouvoir de l'escadre de l'amiral Barrington, LE FOUDROYANT dut encore à sa marche supérieure l'honneur d'une aussi importante capture, et l'amiral Barrington ne put s'empêcher d'exprimer son admiration pour la décision et l'activité que le capitaine Jervis avait montrées dans cette poursuite. « Quelle noble créature que ce Jervis! écrivait-il à un de ses amis. N'est-il pas merveilleux qu'il ait pu prendre un vaisseau d'égale force sans perdre un seul homme dans cet engagement? Que ne serions-nous en droit d'attendre de notre escadre, si tous nos capitaines lui ressemblaient [1]! » Remplir le vœu

[1] LE FOUDROYANT, cependant, n'eût point pris *le Pégase*, commandé par le brave chevalier du Cillart, si l'escadre de l'amiral Barrington n'eût entouré, peu de temps après le commencement

de l'amiral Barrington fut précisément l'ambition de l'amiral Jervis. Appelé au commandement de la Méditerranée, il voulut que tous les capitaines de son escadre lui ressemblassent, et que leurs vaisseaux ressemblassent au FOUDROYANT.

Quand, le 30 novembre 1795, la frégate qui portait Jervis vint mouiller au milieu de la flotte dont l'amiral Hotham avait, depuis plus d'un mois, remis le commandement au vice-amiral Hyde-Parker, nous n'avions plus à Toulon que 13 vaisseaux de ligne et 6 frégates[1]. Six vaisseaux, partis de cette rade pour se rendre à Brest sous les ordres du contre-amiral Richery, étaient entrés à Cadix; Gantheaume croisait dans l'Archipel avec un vaisseau et quelques frégates. Rien, en ce moment, n'indiquait de la part du gouvernement républicain l'intention de disputer la Corse aux Anglais ou d'opposer de nouvelles escadres aux leurs. Ce calme momentané n'était que trop propre à favoriser les intentions de sir John Jervis. LE VICTORY avait à peine arboré son pavillon, que l'on put reconnaî-

du combat, le vaisseau français; mais Jervis, par l'habileté de sa manœuvre, avait arrêté *le Pégase* et donné aux autres vaisseaux anglais le temps d'accourir.

[1] L'extrême pénurie de matelots, toujours fort rares dans nos ports du Midi, avait amené forcément la dissolution de l'armée navale de la Méditerranée. Le 10 septembre 1795, les états officiels constataient qu'il manquait au complet des équipages de cette armée 7 120 hommes.

tre à des signes infaillibles la présence d'un nouveau commandant en chef. En quelques mois, l'esprit de la flotte avait entièrement changé. Plus d'un capitaine regretta le pouvoir débonnaire de l'amiral Hotham; mais Nelson, Collingwood, Foley, Troubridge, Samuel Hood, Hallowell, tous les jeunes officiers qui devaient être un jour l'honneur de la marine britannique, tressaillirent d'une nouvelle ardeur sous cette main vigoureuse. Le mouvement maritime qu'en l'absence de grands événements on eût pu croire suspendu n'était que déplacé : il se poursuivait dans la transformation silencieuse de la discipline anglaise. Malgré les ombrages qui troublèrent plus tard une honorable et mutuelle confiance, personne ne s'est montré plus disposé que Nelson à rendre hommage aux heureux efforts de l'amiral Jervis. « C'est au grand et excellent comte Saint-Vincent, s'écriait-il dans une lettre écrite en 1799 à lord Keith, que nous devons tous le feu qui nous anime et notre ardeur pour le métier de la mer. — Jamais, lui écrivait-il à lui-même, jamais l'Angleterre ne retrouvera une réunion de vaisseaux tels que ceux que vous m'avez confiés. C'est à vous surtout qu'est due la victoire d'Aboukir, et j'espère que notre pays ne l'oubliera pas. — Je n'ai jamais rien vu, répétait-il encore pendant la campagne de la Baltique, de comparable à ces vingt vaisseaux qui ont servi dans la Méditerranée. Auprès des officiers qui ont grandi à

cette école, les autres laissent voir une telle pauvreté de ressources, que j'en suis vraiment étonné. » Jervis lui-même, appelé quelques années plus tard, à commander la flotte de la Manche, ne cessait de regretter les capitaines d'élite qu'il avait formés aux meilleurs jours de sa carrière. « Envoyez-moi, écrivait-il le 14 juin 1800 au comte Spencer, quelques-uns des officiers qui ont servi sous mes ordres dans la Méditerranée. Le temps n'est peut-être pas éloigné où j'aurai à me féliciter que de pareils commandants aient pris la place de ces *vieilles femmes*, qui, sous l'apparence de *jeunes hommes*, sont ici le fardeau de l'escadre. »

Sir John Jervis, quand il entreprit l'importante réforme qu'il s'était donné la mission d'accomplir, porta son attention sur trois points principaux : la tenue du navire, dont il faisait dépendre la santé des hommes destinés à l'habiter, l'instruction militaire, et la discipline de l'escadre. Deux maladies ravageaient fréquemment les armées navales à cette époque, le scorbut et le typhus. L'emploi des boissons acidulées avait déjà commencé à préserver les vaisseaux anglais du premier de ces fléaux, mais le typhus était souvent la conséquence de l'agglomération d'un grand nombre d'hommes dans des espaces étroits et humides. Au moment même où Jervis arrivait dans la Méditerranée, le vaisseau napolitain LE TANCREDI, atteint de cette épidémie redoutable, avait dû quitter l'escadre anglaise et

rentrer à Naples pour y débarquer les débris de son équipage. L'amiral Jervis, avec l'autorité que lui donnait quarante-huit années de service, indiqua les précautions qui devaient prévenir l'invasion de ces fièvres contagieuses. Par ses ordres, on dut réserver à bord de chaque vaisseau, sur l'avant de la batterie haute, un vaste hôpital isolé du reste de la batterie et recevant l'air extérieur par deux larges sabords. Jervis recommanda en outre de faire aérer et secouer, au moins une fois par semaine, les hamacs des matelots, leurs matelas et leurs couvertures, prescrivit les lavages *à grande eau* dans les batteries basses et les entreponts, et, pour mieux assurer l'exécution de ses ordres, exigea que le détail de ces soins périodiques, ainsi que celui de la propreté journalière, fût minutieusement inscrit sur les journaux de bord soumis au visa du capitaine [1].

[1] On peut juger par le tableau suivant, emprunté au bel ouvrage de M. Charles Dupin sur la *Force navale de la Grande-Bretagne*, des heureux résultats obtenus par ces soins hygiéniques.

Pendant la guerre d'Amérique, de 1779 à 1782, il y eut en moyenne, chaque année, 80 malades sur 100 hommes embarqués;

En 1793, 1794, 1795, 1796, 24 malades sur 100 hommes embarqués;

En 1797, 1798, 1799, 1800, 14 malades sur 100 hommes embarqués;

Ce n'était point assez pour l'amiral Jervis d'avoir éloigné de ses navires le principe d'épidémies funestes, sa sollicitude ne craignit point d'empiéter par des prescriptions plus spéciales encore sur le domaine exclusif où les hommes de l'art n'avaient point jusque-là rencontré le regard d'un commandant en chef. « Je voudrais de tout mon cœur, disait-il, que nous n'eussions point tant de docteurs en médecine parmi nos chirurgiens. A peine ces messieurs ont-il obtenu leur diplôme, qu'ils regardent comme au-dessous de leur dignité les soins les plus utiles, les devoirs les plus habituels de leur profession. Ils passent leur journée à souffler dans une flûte ou à jouer au trictrac, au lieu de soigner leurs malades : quant à leurs journaux, ils en rédigent de magnifiques à l'aide de Cullen ou d'autres auteurs d'ouvrages de médecine, et se font ainsi, sans y avoir le moindre titre, une réputation auprès du conseil de santé. » « Pour moi, j'entends, écrivait-il à ses capitaines, que les chirurgiens de cette escadre ne se promènent jamais sur le pont, ne descendent jamais à terre, soit en corvée, soit pour leur plaisir, sans avoir dans leur poche une boîte contenant

En 1801, 1804, 1805, 1806, 8 malades sur 100 hommes embarqués.

Quel fécond sujet de réflexions offre cette admirable progression décroissante !

leurs instruments de chirurgie. — Je suis certain, ajoutait-il, que beaucoup d'affections graves pourraient être prévenues, si l'on obligeait les malades à porter de la flanelle sur la peau. Le *purser* (agent comptable) doit avoir à cet effet un certain nombre de chemises ou de gilets de flanelle, et, dès qu'un matelot se plaint d'un catharre, d'une toux violente, ou même d'un rhume ordinaire, il faut le contraindre à user de cette précaution. J'engage donc très-sérieusement les capitaines de l'escadre à faire pénétrer cette doctrine dans l'esprit de leurs chirurgiens, qui souvent, par caprice ou par une *opposition perverse à tout règlement salutaire*, négligent grandement un aussi important devoir[1]. »

[1] Il ne faudrait pas croire que l'amiral Jervis soit le premier marin qui, vers la fin du siècle dernier, ait songé à combattre, par certaines précautions hygiéniques, les épidémies qui décimaient alors les flottes britanniques aussi bien que les nôtres. Au plus fort de la Terreur, nous rencontrons, dans la correspondance du commissaire Dalbarade avec l'amiral Villaret-Joyeuse, des recommandations auxquelles on ne saurait trouver d'autre tort que d'être, comme maints détails émanés de ces ministres plus marins ou plus soldats qu'administrateurs, des paroles oiseuses ne valant pas, à elles toutes, *le moindre grain de mil*. Si l'amirauté se fût contentée d'envoyer à sir John Jervis de salutaires préceptes d'hygiène navale, et qu'elle lui eût en même temps refusé des vêtements et des vivres pour ses équipages, il est fort douteux que la santé de la flotte britannique en eût été beaucoup améliorée. Nous n'en croyons pas moins équitable de rappeler

Après s'être assuré des équipages valides, sir John Jervis se proposa de les rendre redoutables à l'ennemi. Dès le commencement de la guerre d'Amérique, il avait compris que dans des combats d'artillerie le succès devait infailliblement appartenir aux canonniers les plus habiles. Aussi, de tous les exercices, ceux qu'on négligeait le plus à cette époque, les exercices militaires, lui semblaient-ils de beaucoup les plus importants. Il était bien certain qu'en tenant ses vaisseaux à la mer, il les rendrait suffisamment marins ; mais il savait qu'il fallait plus de soin pour en faire des vaisseaux de combat. « Il est du plus haut intérêt, dit-il à ses capitaines, que nos équipages apprennent à manœuvrer convenablement leurs canons : je veux donc que tous les jours, en rade comme à la mer, un exercice général ou partiel ait lieu à bord de

quelques-unes des dispositions prescrites par le commissaire auquel le comité de salut public avait délégué ses pouvoirs. Nous trouvons d'ailleurs que le style peint l'époque.

« Nos maladies à bord, écrivait Dalbarade le 11 juillet 1794, viennent de la faute des capitaines qui n'ont pas eu le soin de tenir la propreté. Ce doit cependant être *la première vertu du marin,* comme étant l'âme de la santé et des succès. Tout chef qui n'a pas soin de l'équipage et de sa santé ne mérite pas de commander et d'être officier..... Il convient de donner aux équipages des *bignoux* et des tambourins pour entretenir la joie parmi eux..... Les instruments à vent donnent beaucoup de gaieté et font sortir l'homme de la mélancolie. »

Dalbarade ne s'en tient pas là. Il attribue, non sans raison

chacun des bâtiments de l'escadre. » Cette préoccupation salutaire a toujours tenu le premier rang dans son esprit : trois fois il commanda de grandes escadres, en 1796, en 1800, en 1806, et trois fois il remit en honneur dans la marine anglaise l'exercice, toujours trop négligé, du canon. Sous ses ordres, l'escadre de la Méditerranée devint bientôt une escadre formidable : chacun y faisait son devoir. Les capitaines savaient quel chef ils avaient à satisfaire, et ne souffraient point chez leurs subordonnés des négligences dont ils eussent été les premiers responsables. « Le métier de capitaine, disait Jervis, ne doit point être une sinécure. Pour moi, le commandant d'un vaisseau est comptable de tout ce qui se passe à son bord. C'est lui qui me répond de la conduite de ses officiers et de son équipage. » Il est cependant arrivé à l'amiral Jervis

peut-être, l'épidémie qui s'est déclarée à bord du *Brutus* et d'autres bâtiments à *la sécheresse de la cale* : « Pourquoi, s'écrie-t-il avec indignation, et qui a supprimé les robinets et les ventouses ? Ces deux objets sont la santé et le salut des équipages. J'ai navigué beaucoup avec de grands équipages. J'ai conservé leur santé en faisant faire de l'eau aux bâtiments. A la mer, je suis content lorsque je vois aller la pompe tous les jours avec de l'eau claire. Si on ne fait pas usage de ce moyen, nous perdrons tous nos hommes de mer.... » Hélas ! sous l'administration du comité de salut public, plus d'un de nos bâtiments, sans qu'il fût nécessaire d'y rétablir les robinets et les ventouses, n'eut que trop la satisfaction *de voir aller la pompe tous les jours avec de l'eau claire !*

de mettre aux arrêts du même coup le capitaine et l'état-major tout entier d'un bâtiment dont il avait à se plaindre, de faire imputer sur la solde d'un officier de quart négligent la réparation des avaries que le vaisseau amiral avait éprouvées dans un abordage; mais, en général, ses rigueurs et ses remontrances portaient plus haut, et, passant au-dessus des officiers subalternes, allaient droit à leurs supérieurs. « Il y a bien peu d'hommes, écrivait-il au comte Spencer, premier lord de l'amirauté, en état de commander convenablement un vaisseau de ligne. Plus d'un capitaine qui a pu se distinguer dans le commandement d'une frégate se trouve parfaitement incapable de gouverner et de diriger six ou sept cents hommes de l'espèce de ceux qui composent aujourd'hui nos équipages. »

Cette extrême sévérité de l'amiral n'éteignait ni le zèle ni l'initiative à bord des vaisseaux anglais. Jervis était exigeant et inflexible, mais il aimait sincèrement les officiers dont il avait pu apprécier le dévouement. Les sentiments affectueux tenaient même dans sa vie plus de place qu'on n'eût pu s'y attendre, à ne considérer que l'apparence extérieure de cette nature sèche et positive, qui semblait faite pour ignorer à jamais les émotions de la tendresse. Quand Troubridge, l'ami de Nelson comme le sien, périt avec LE BLENHEIM en revenant du cap de Bonne-Espérance, Jervis en

éprouva la plus vive douleur qu'il eût encore ressentie. « O BLENHEIM! BLENHEIM! s'écriait-il souvent, qu'es-tu donc devenu? Qui me rendra un autre Troubridge? » Nul amiral n'a pris avec plus d'ardeur la défense des serviteurs de l'État contre les protégés de l'aristocratie et les *honorables* de la marine anglaise. « La couronne, disait-il, tient ses faveurs en réserve pour s'assurer la majorité dans le parlement, et c'est là cependant la pire espèce de corruption, car ce parlement est un monstre insatiable qu'on ne parviendra jamais à satisfaire. Que résulte-t-il de cette condescendance? c'est qu'on ne peut songer à réduire les dépenses publiques sans s'exposer à rendre ce monstre intraitable, et que, pour lui complaire, il faut laisser dans l'oubli les hommes de mérite qui ont le tort de se trouver sans protecteurs. »

Ami politique de Fox, de Grey et de Whitbread, sir John Jervis, envoyé à la Chambre des communes en 1790 par les électeurs de Whitcombe, vota constamment avec les whigs jusqu'à la déclaration de guerre de 1793. Il s'était prononcé comme eux contre cette guerre *inutile, impolitique* et *lamentable;* quand il la vit déclarée, il quitta le parlement pour y prendre une part active. Jamais, chez lui, les convictions de l'homme de parti n'ont ébranlé le dévouement de l'officier; mais, dans l'exercice du commandement, il resta fidèle aux principes qu'il avait défendus dans les rangs de l'opposition,

et n'usa de son patronage qu'en faveur des officiers qui avaient su le mériter par leurs services. « Il faut que je navigue avec sir John Jervis, disait le jeune Edward Berry, alors lieutenant sans avenir, et quelques années plus tard capitaine de pavillon de Nelson à Aboukir. S'il y a quelque mérite en moi, c'est lui qui le découvrira. » Telle était la confiance qui attirait sous les ordres de Jervis des officiers moins effrayés de sa sévérité que touchés de l'emploi généreux qu'il faisait de sa prérogative. En 1790, quand la querelle de Nootka Sound faillit entraîner une rupture entre l'Angleterre et l'Espagne, chaque officier général eut le droit, après le désarmement qui suivit des préparatifs demeurés inutiles, de donner de l'avancement à un *midshipman*. Jervis, alors contre-amiral, avait arboré son pavillon sur LE PRINCE, de 98 canons. Le gaillard d'arrière de ce vaisseau était couvert de jeunes gens appartenant aux premières familles du royaume; Jervis remit le brevet de lieutenant au fils d'un vieil officier sans fortune. Nelson, Troubridge, Hallowell, tous ces officiers qu'il distingua bientôt, lui étaient parfaitement inconnus quand il prit le commandement de la Méditerranée. Sobre d'éloges et de recommandations, il attendit longtemps, malgré l'estime qu'il avait conçue pour eux, avant de les signaler à l'attention de l'amirauté. « Je ne veux pas, disait-il, qu'on me prenne pour un hâbleur (*a puffer*) comme la plu-

part de mes camarades; mais, tant que de pareils officiers me prêteront leur concours, l'amirauté peut compter sur la restauration de la discipline. »

Ce dernier point était celui qui touchait le plus vivement l'amiral Jervis; car la discipline était à ses yeux le plus sûr élément de succès, et l'on peut dire que sa vie entière a été consacrée à la raffermir dans la marine anglaise. Sur ce chapitre, ses idées étaient arrêtées depuis longtemps. Il aimait à citer la réplique de don Juan de Langara à lord Rodney : « La discipline, milord, est tout entière dans un seul mot espagnol, *obediencia;* » et pour lui, en effet, il n'y avait d'autre fondement possible au bon ordre que l'obéissance passive. « Quand la discipline est dans les formes, disait sir John Jervis, elle est bien près d'être dans les choses. » Aussi avait-il voulu régler entre les officiers de son escadre les témoignages extérieurs de respect et de soumission : plus d'un ordre du jour avertit les jeunes lieutenants de la flotte anglaise de n'aborder leurs supérieurs qu'en ôtant leur chapeau, et de ne point se contenter d'y porter la main *d'un air de négligence.* D'une politesse froide et irréprochable envers ses subordonnés, l'amiral Jervis exigeait d'eux les plus scrupuleux égards. Une consigne sévère interdisait l'accès du VICTORY à tout officier qui se présentait pour monter à bord de ce vaisseau dans une autre tenue que la tenue prescrite. « Ce n'est point l'insubordination des

matelots que je redoute, écrivait-il à Nelson, mais les propos légers des officiers et leur tendance présomptueuse à discuter les ordres qu'ils reçoivent. Voilà le danger réel et le véritable principe du désordre. » L'amiral Jervis avait raison; la discipline de la flotte est tout entière dans celle de son état-major. En fait de subordination, l'exemple doit venir de haut, et Jervis ne l'oubliait pas. En 1798, quand il choisit Nelson pour commander l'escadre qui remporta la victoire d'Aboukir, deux officiers généraux plus anciens que Nelson, sir William Parker et sir John Orde, servaient dans la flotte de Cadix. Ces officiers se montrèrent profondément blessés du choix qui leur enlevait un commandement auquel chacun d'eux se croyait des droits incontestables. « J'ai fait tout ce qui était en mon pouvoir, écrivait l'amiral Jervis à Nelson, pour empêcher les deux baronnets de m'adresser par écrit leurs réclamations; malheureusement pour eux, les mauvais conseils des envieux l'ont emporté sur tous mes arguments. J'attends leurs lettres, et, dès que je les aurai reçues, je les renverrai tous deux en Angleterre. » C'était en effet pour des occasions pareilles que l'illustre amiral réservait toute la fermeté de son caractère, et c'est en frappant ainsi l'indiscipline à la tête qu'il était parvenu à exercer un empire absolu sur son escadre. Convaincu qu'il ne faut qu'un chef à une armée, qu'une volonté devant laquelle toutes les au-

tres s'inclinent, il n'eût point toléré, comme nous l'avons vu si souvent parmi nous, que des gens appelés à lui prêter leur concours devinssent à ses côtés le centre d'une opposition incompatible avec le bien du service et l'intérêt de l'État [1].

A son retour en Angleterre, l'amiral Jervis, alors comte de Saint-Vincent, fut provoqué en duel par le vice-amiral Orde ; mais il refusa d'accepter ce cartel. Il n'admettait point une semblable façon de terminer des discussions dont le service avait été l'objet, et, quand bien même sa résolution eût pu être improuvée par l'opinion publique, il n'eût jamais consenti, en agissant autrement, à porter

[1] Les représentants du peuple Bréard et Jean-Bon Saint-André, envoyés en mission à Brest au mois de novembre 1793, n'avaient pas attendu les leçons de l'amiral Jervis pour comprendre que la subordination est le premier besoin d'une armée navale. « Sous l'ancien régime, disaient les deux mandataires de la Convention dans un ordre du jour demeuré célèbre et qui porte le cachet de cette terrible époque, Beausset, naviguant sous les ordres de Latouche, se fit un jeu de lui désobéir pendant toute la croisière. Au retour, il obtint de Sartine, pour prix de son insubordination, le brevet de chef d'escadre. *Les Beausset du nouveau régime, s'il pouvait s'en trouver, iraient aussi à Paris, mais ce serait pour y trouver un tribunal redoutable aux méchants.* »

Le terrorisme n'est cependant pas la justice. On peut même affirmer que ces deux moyens de discipline auront des effets contraires. La funeste guerre dont nous étudions ici les leçons ne l'a que trop montré.

de ses propres mains ce coup fatal à la discipline. Calme et grave dans ses relations officielles, il était cependant quelquefois amer et caustique dans ses reproches, quoiqu'il évitât avec soin de blesser la dignité de ceux qui étaient l'objet de ses rigueurs. « L'honneur d'un officier, disait-il, est comme l'honneur d'une femme ; on n'y peut porter la plus légère atteinte sans le flétrir. » — « Si vous souffrez qu'on mêle autant de fiel à votre encre, écrivait-il en 1800 au secrétaire de l'amirauté, vous chasserez du service tout officier de cœur et de mérite. »

Tel était cet homme qui, mort en 1823, à l'âge de quatre-vingt-neuf ans, après avoir commandé trois grandes flottes, pris part à trois grandes guerres, survécu à deux générations de marins, combattu sous l'amiral Keppel et vu combattre sous lui Nelson et Collingwood, avait emporté dans sa retraite, vers la fin de l'année 1807, l'honneur immortel d'avoir raffermi la discipline dans la marine anglaise. Il ne faut point pourtant s'exagérer les difficultés que Jervis rencontra dans l'accomplissement de cette œuvre. Quand on parle de discipline, on devrait toujours tenir compte de ce qu'on peut appeler la discipline sociale d'un pays : en Angleterre, où la stabilité des institutions politiques et l'énergie des institutions militaires s'appuient sur la même base et se prêtent un mutuel secours, l'autorité paternelle a rendu

la tâche facile au chef de l'État comme au chef de l'armée. C'est elle qui, dès l'enfance, façonnant des esprits un peu rudes, a su leur inculquer ces principes de respectueuse déférence pour l'expérience et pour l'âge, honorés dans le magistrat ou le général qui commande, parce qu'ils l'ont été avant tout dans le père de famille. Les Anglais apportent donc au service des dispositions, pour ainsi dire, natives, qui pourraient expliquer jusqu'à un certain point la régularité de mouvements à laquelle parvint à les plier l'amiral Jervis. Chez nous, au contraire, tout tend, il faut bien le dire, à déconsidérer la vieillesse et à lui enlever ce respect pieux dont on l'entourait jadis; nos lois mêmes ont imprudemment contribué à ébranler *cette colonne sainte,* et un certain relâchement s'est introduit, depuis la révolution, dans le gouvernement intérieur de la famille. Le père y commande d'une voix moins ferme et moins grave, il y tient un rang moins élevé qu'autrefois. Si l'on veut ajouter à cette influence majeure de l'éducation première les inévitables conséquences d'une intelligence en général plus ardente et plus prompte, on ne s'étonnera point de trouver chez nos officiers un esprit d'indépendance et de critique bien autrement prononcé que chez la plupart des officiers anglais. C'est là un malheureux penchant contre lequel on s'irriterait en vain. Il a fait de tout temps un peu partie du caractère national, et notre époque de

progrès ne le verra point probablement disparaître. C'est un ennemi avec lequel il faut vivre. On l'a désarmé quelquefois par de la loyauté et de l'indifférence, rarement par des complaisances ou des rigueurs. L'amiral Jervis eût-il réussi à imposer ses volontés à des officiers français, comme à trois reprises différentes il les fit respecter sur les flottes de la Méditerranée et de la Manche? Il est permis d'en douter. La marine anglaise a connu des chefs moins rigides et plus populaires que l'amiral Jervis. Tant que le génie français et l'éducation française seront les mêmes, ces amiraux sembleront de plus sûrs modèles à proposer aux nôtres que le chef inflexible qui exigeait de ses capitaines qu'ils montassent la garde sur le rivage, pendant que la flotte s'approvisionnait d'eau ou de vivres frais, et qui n'a jamais pardonné *une première faute*.

CHAPITRE IX.

Les Français en Italie.

La flotte dont Jervis venait de prendre le commandement se composait de 25 vaisseaux, 24 frégates, 10 corvettes, 7 bricks, 5 grands bâtiments de transport, armés chacun de 22 bouches à feu, 2 cutters de 14 canons, 1 bâtiment-hôpital, 1 brûlot, 1 navire destiné à recevoir les prisonniers, en tout 76 voiles. Sept vaisseaux furent détachés sous les ordres du contre-amiral Mann devant le port de Cadix, afin d'y retenir l'escadre du contre-amiral Richery; Nelson, avec son vaisseau, sur lequel il obtint d'arborer le guidon de commodore, trois frégates et deux corvettes, retourna dans le golfe de Gênes, où l'amiral Hotham lui avait déjà confié le soin d'assister dans leurs opérations les généraux autrichiens. D'autres divisions furent chargées d'escorter les nombreux convois qui traversaient sans cesse la Méditerranée. Des bâtiments furent en outre expédiés dans les ports alliés pour y raffermir une amitié chancelante, dans les ports neutres pour y faire respecter la neutralité, dans les ports de la côte d'Afrique pour y rappeler aux

nombreux pirates barbaresques la grandeur maritime de l'Angleterre et les ménagements qu'exigeait sa puissance. Obligé de pourvoir à tant d'intérêts divers, sir John Jervis ne put conserver près de lui qu'un petit nombre de navires; mais il était certain que son influence, appuyée sur une réputation de sévérité déjà bien établie, se ferait sentir dans toute l'étendue de son vaste commandement. Après avoir dispersé ses divisions légères dans la Méditerranée, Jervis conduisit devant Toulon, au mois de janvier 1796, les treize vaisseaux qu'il avait réservés pour le blocus de ce port. Jervis et Nelson ont entendu les blocus d'une manière différente. Jervis voulait serrer l'ennemi de si près qu'il ne pût essayer de sortir du port; Nelson voulait, au contraire, lui laisser la mer libre, le faire observer par quelques frégates et courir à sa poursuite dès qu'il avait pris le large. Ce système était plus audacieux; celui de Jervis protégeait mieux la sécurité du commerce anglais. Jervis, d'ailleurs, avait promis aux généraux autrichiens que, tant qu'il serait dans la Méditerranée, la flotte française ne quitterait point la rade de Toulon. Une escadre avancée, commandée par les capitaines Troubridge, Hood et Hallowell, s'établit en croisière entre les îles d'Hyères et le cap Sicié; le gros de la flotte se tint plus au large. Cette première croisière dura cent quatre-vingt-dix jours. Les vaisseaux de l'amiral Jervis n'étaient point mieux appro-

visionnés que ceux de lord Hood ou de l'amiral Hotham; mais Jervis s'était interdit toute plainte inutile et avait su imposer silence aux murmures de ses capitaines. « Notre pays fait ce qu'il peut pour soutenir cette guerre, leur disait-il souvent : c'est à nous de lui venir en aide par un loyal concours. »

Malgré le rigorisme de ses principes en fait de discipline, sir John Jervis n'était vraiment intraitable que pour cette classe d'officiers qu'il appelait les *récalcitrants* (*the refractory*). Eux seuls supportaient tout le poids de sa volonté de fer. Quant à Nelson, dès les premiers jours, il sembla le considérer *plutôt comme un associé que comme un capitaine placé sous ses ordres.* Les autres commandants de l'escadre en manifestèrent un étonnement mêlé d'un peu d'envie. « Du temps de lord Hood, dirent-ils à Nelson, vous agissiez comme vous l'entendiez. Vous en avez fait autant avec lord Hotham, et vous continuez à faire de même avec sir John Jervis. Peu vous importe à vous quel soit le commandant en chef. » Nelson, en effet, nous l'avons dit, avait conservé sous l'amiral Jervis le commandement temporaire dont l'avait investi la confiance de l'amiral Hotham, et, avant que l'escadre eût quitté la baie de Saint-Florent pour se rendre devant Toulon, il était déjà retourné dans le golfe de Gênes, afin d'y surveiller les mouvements de l'armée française. Cette mission délicate convenait

merveilleusement à son caractère actif et résolu. En dépit des réclamations incessantes du gouvernement génois et des hésitations de l'amiral Hotham, il n'avait pas craint, avant l'arrivée de sir John Jervis, de s'engager envers le général de Vins, placé en face de Schérer, sur les hauteurs des Alpes maritimes, à ne point laisser pénétrer jusqu'aux troupes de son adversaire un seul bateau chargé de blé, un seul convoi de munitions. La bataille de Loano, dans laquelle les Autrichiens perdirent leurs positions et qui faillit entraîner la destruction de leur armée, avait, pour quelque temps, interrompu cette coopération. Nelson la reprenait au moment où la cour de Vienne envoyait, pour réparer l'échec essuyé par de Vins, celui que le jeune commodore anglais nommait alors *le fameux général Beaulieu*.

Rien n'a plus contribué à donner à la physionomie de Nelson une expression grimaçante et vulgaire que cette haine brutale qu'il a si souvent manifestée contre les Français; mais ce n'est guère qu'après les événements de Naples, après qu'il eut subi la funeste influence de sir William et de lady Hamilton, que l'on vit apparaître sous sa plume les odieuses invectives dont la grossièreté sied mal à la lutte héroïque qui lui réservait une fin si glorieuse. Avant cette époque, malgré son aversion bien prononcée pour une *nation frivole et volage*, — c'est ainsi qu'il nous désigne dans une de

ses lettres, — malgré la profonde horreur de toute rébellion qu'il devait aux leçons de son père, le fils du pasteur de Burnham Thorpe n'était point tellement aveuglé par la haine qu'il ne pût rendre justice aux vertus militaires des soldats de la république. « Qui eût cru (écrivait-il après la victoire de Schérer) que cette armée, composée de jeunes gens de vingt-trois ou vingt-quatre ans, qui comptait même dans ses rangs des enfants en ayant à peine quatorze, que cette armée déguenillée eût pu battre les belles troupes autrichiennes? A voir ces soldats, on eût pensé que cent d'entre eux ne valaient pas seulement l'équipage de mon canot, et cependant les plus vieux officiers conviennent qu'ils n'ont jamais entendu parler d'une défaite plus complète que celle que viennent d'essuyer les Autrichiens. Le roi de Sardaigne, frappé d'une terreur panique, a failli demander la paix dans le premier moment d'effroi. »

Malheureusement Schérer ne sut pas poursuivre ses avantages; mais la glorieuse campagne de 1796 était à la veille de s'ouvrir par les combats de Montenotte et de Mondovi; et nos armées, cette fois, ne devaient s'arrêter que sur le chemin de Vienne. Les généraux autrichiens qui remplaçaient de Vins et son état-major se souciaient peu d'avoir à opérer de nouveau sur le littoral étroit de la rivière de Gênes contre une infanterie qui venait de donner de telles preuves de sa supério-

rité. Ils commençaient à s'apercevoir que la coopération de la flotte anglaise était beaucoup moins efficace qu'ils ne l'avaient pensé d'abord, et ils avaient hâte de rentrer sur un terrain plus favorable, où ils pussent mettre en ligne leur cavalerie et développer librement leur armée. C'était dans les plaines de la Lombardie, suivant Nelson, que Beaulieu voulait attendre l'armée de Bonaparte. Le général autrichien promettait d'y écraser les troupes françaises, et de se porter ensuite rapidement sur la Provence, laissée à découvert. Nelson cependant était inquiet et ne cessait de témoigner ses craintes à l'amiral Jervis sur l'ouverture de la nouvelle campagne. « Les Français, disait-il, ont dépouillé la Flandre et la Hollande. Leur propre pays est ruiné. Il ne leur reste plus que l'Italie à piller. C'est là, soyez-en convaincu, qu'ils vont porter leurs efforts. L'Italie est la mine d'or de l'Europe, et c'est un pays qui, par lui-même, ne saurait opposer de résistance. Il suffit d'y pénétrer pour en être le maître. » Nelson pensait d'ailleurs que l'armée française se partagerait en trois colonnes, et qu'après avoir menacé les passages des Alpes, elle s'avancerait sur le territoire de Gênes; mais, au lieu de filer ainsi le long de la mer, Bonaparte avait conçu un plan plus hardi que n'avaient pu le soupçonner encore ni Nelson ni Beaulieu. Il voulait se dérober à l'aile gauche de l'armée autrichienne, se porter sur le sommet de l'Apen-

nin au col de Montenotte qu'occupait le général d'Argenteau, et, après avoir ainsi séparé les Autrichiens des Piémontais campés à Ceva sur le revers des Alpes, déboucher de l'autre côté des monts et menacer à la fois le Piémont et la Lombardie.

Le général Beaulieu, cependant, avait déjà concerté avec Nelson le projet d'enlever un corps de troupes qui, sous les ordres du général Cervoni, avait été poussé jusqu'à Voltri, à quelques lieues de Gênes, afin d'obtenir, en intimidant le sénat de cette ville, un emprunt de 30 millions que négociait Salicetti. Le 11 avril 1796, au coucher du soleil, pendant que l'armée autrichienne s'ébranlait et se portait sur Voltri, l'escadre anglaise appareillait de Gênes, et à neuf heures et demie du soir L'AGAMEMNON mouillait à demi-portée de canon de l'avant-garde du général Beaulieu. Deux frégates mouillaient en même temps et avec le même mystère entre Voltri et Savone, afin de couper la retraite à nos troupes; mais le mouvement de l'armée autrichienne, commencé dès la veille, attira l'attention du général Cervoni : pendant la nuit, ce général leva son camp et se porta, sans être aperçu, en arrière des navires anglais. Nelson désespéré attribua au défaut de ponctualité des Autrichiens en cette occasion les événements qui portèrent bientôt notre armée au cœur de l'Italie.

« Le 11 avril (écrivait-il au duc de Clarence), dix

mille Autrichiens occupèrent Voltri. La perte des Français dans cette rencontre fut d'environ trois cents hommes, tués, blessés ou faits prisonniers; mais, l'attaque ayant commencé douze heures avant le moment fixé par le général Beaulieu, quatre mille d'entre eux effectuèrent leur retraite. Cette maladresse eut de terribles conséquences. Nos bâtiments commandaient si complétement la côte, que, si l'on eût exécuté à la lettre le plan du général, pas un Français n'eût échappé. Pendant la nuit, l'ennemi se replia sur le col de Montenotte, situé à environ huit ou neuf milles en arrière de Savone, et y rallia un corps de deux mille hommes qui défendait cette position. Au point du jour, le général d'Argenteau, ignorant l'arrivée de ce renfort, attaqua le col avec quatre mille fantassins. Il fut repoussé et poursuivi. Neuf cents Piémontais, cinq cents Autrichiens, des pièces de campagne, restèrent entre les mains des troupes françaises. On ne sait point encore le nombre des morts, mais le combat a été rude. Le 13 et le 14 avril, les Français ont forcé les gorges de Millesimo et le village de Dego, qui, malgré une belle défense, ont dû tomber devant des forces supérieures. Le 15, au matin, un détachement de l'armée autrichienne, sous les ordres du colonel Waskanovick (Wukassovich), posté à Sassello sur le flanc droit et un peu en arrière de l'ennemi, ou, comme nous dirions nous autres marins, *par sa hanche de tribord*, attaqua les Français à Speigno et les mit complétement en déroute. Non-seulement ce détachement reprit les vingt pièces de canon que les Autrichiens avaient perdues, mais il s'empara aussi de toute

l'artillerie française. Malheureusement le colonel, voulant pousser trop loin ses avantages, alla donner dans le gros de l'armée ennemie et fut entièrement battu, après une résistance obstinée qui ne dura pas moins de quatre heures. Pour comble d'infortune, le général Beaulieu avait envoyé cinq bataillons d'Acqui pour soutenir ce brave colonel Waskanovick; mais, hélas! ces bataillons arrivèrent trop tard et ne firent qu'ajouter au triomphe de l'armée française. Les Autrichiens, dit-on, ont perdu environ dix mille hommes tant tués et blessés que prisonniers. La perte des Français a été aussi très-grande; mais, en fait d'hommes, *ils n'ont pas besoin d'y regarder de si près que les Autrichiens*. Le général Beaulieu a maintenant retiré toutes ses troupes de la montagne et s'est campé dans la plaine entre Novi et Alexandrie. J'espère encore, si les Français l'attaquent dans cette position, qu'il pourra reprendre le dessus et leur donner une bonne leçon. »

Beaulieu, en effet, avait souvent manifesté cet espoir; mais les événements qui suivirent la bataille de Montenotte allaient le priver de l'appui de la Sardaigne et détacher de la coalition les vingt mille hommes du général Colli. Bonaparte, vainqueur à Mondovi, n'était plus qu'à dix lieues de Turin, quand le roi de Sardaigne consentit à lui livrer les trois places de Coni, Tortone et Alexandrie. La Sardaigne, à ce prix, obtint la conclusion d'un armistice qui fut signé à Cherasco le 29 avril 1796. « Cet armistice, écrivait Nelson, a été envoyé à

Paris pour y recevoir la ratification des cinq rois du Luxembourg. Naples, de son côté, s'apprête à nous abandonner si nous avons la guerre avec l'Espagne, et l'Espagne certainement se dispose à la guerre contre quelqu'un. Quant au général Beaulieu, il est à Valence, avec un pont sur le Pô, pour assurer sa retraite dans le Milanais. »

Beaulieu ne conservera pas longtemps cette position ; il a en face de lui un adversaire décidé à ne prendre de repos que lorsqu'il aura imposé la paix à l'Autriche. Nelson lui-même est ébloui : ces victoires éclatantes, remportées coup sur coup par l'armée d'Italie, l'étourdissent et le troublent. Que sont donc devenus et de Vins et Schérer? Lui, qui depuis trois ans voyait deux armées de trente mille hommes manœuvrer au pied des Alpes maritimes et se disputer quelques postes d'Albenga à Savone; lui, à qui on affirmait récemment encore que, s'il interceptait certain convoi attendu de Marseille, les Français allaient se reporter en arrière de Gênes, il apprend soudain que ces Français sont à la veille d'entrer à Milan.

« Les Français (écrit-il à l'amiral Jervis) ont passé le Pô sans éprouver de résistance. Beaulieu se retire, dit-on, sur Mantoue, et Milan a présenté ses clefs à l'ennemi. *Où donc ces gens-là s'arrêteront-ils?* Notre ministre à Gênes (ajoute-t-il quelques jours plus tard) m'assure que Beaulieu a encore avec lui trente-huit mille hommes, et il espère qu'il n'aura aucun engage-

ment à soutenir avant d'avoir reçu des renforts. Cependant j'éprouve le regret de vous faire connaître que, de son côté, notre consul m'a envoyé une lettre publiée par Salicetti, dans laquelle ce dernier annonce une nouvelle défaite essuyée par Beaulieu. Ce général aurait été battu le 11 mai à Lodi et aurait laissé au pouvoir de l'ennemi son camp et toute son artillerie. C'est une histoire très-mal racontée et que je serais fort tenté de mettre en doute, *si je n'avais malheureusement dû prendre l'habitude d'ajouter foi aux victoires des Français.* »

Sous l'influence de ces nouveaux triomphes, les ducs de Parme et de Modène traitent avec le général Bonaparte. Le pape lui-même épouvanté songe à prévenir l'arrivée des Français à Rome : « Il leur a fait offrir, écrivait Nelson à sa femme, dix millions de couronnes pour les empêcher d'y venir; mais ils ont exigé qu'avant tout on leur livrât la fameuse statue de l'Apollon du Belvédère. Quelle race bizarre ! *mais il faut en convenir, ils ont fait des merveilles.* »

Quoiqu'il n'y ait plus sur la côte de Gênes d'Autrichiens à seconder, Nelson y commande toujours, et déjà son activité lui fournit l'occasion d'entraver les progrès de Bonaparte. Il capture devant Oneille six bâtiments chargés de canons et de munitions de guerre destinés au siége de Mantoue. Par quelques papiers trouvés à bord de ces navires, il apprend que l'effectif de l'armée française, au moment

où Bonaparte en prit le commandement, n'excédait pas 30 875 hommes. « En y comprenant la garnison de Toulon et des autres points de la côte, les forces de l'ennemi, dit-il, se montaient à 65 000 hommes. Probablement la plus grande partie de ces troupes aura rejoint Bonaparte; *mais, malgré tout, il paraît que son armée n'était pas aussi nombreuse que je l'aurais pensé.* »

Quel que soit le dépit que nos triomphes inspirent à Nelson, il semble que nous leur devons auprès de lui ce qu'on pourrait appeler un succès d'estime. Jamais il n'a parlé de la France avec tant d'égards. Il y a plus, il est près de revenir aux sentiments chevaleresques de la guerre de 1778, et d'oublier que les gens qu'il combat sont *les fléaux du genre humain.* La capture des bâtiments dont il s'est emparé devant Oneille l'a mis en possession d'une malle appartenant à un officier général de notre armée. Je ne sais quel mouvement de courtoisie, le seul dont il ait été coupable envers nous, le porte à écrire sur-le-champ au ministre de France à Gênes ce petit billet qu'on ne lui eût point pardonné à la cour de Naples :

« Monsieur,

« Des *nations généreuses* ne doivent causer d'autre tort aux particuliers que celui auquel les obligent les lois bien connues de la guerre. A bord d'un navire, que vient de capturer mon escadre, on a trouvé *une impé-*

riale remplie d'effets appartenant à un officier général d'artillerie. Je vous envoie ces effets tels qu'on les a trouvés et quelques papiers qui peuvent être utiles à cet officier, et je vous prie d'avoir la bonté de les lui faire parvenir. »

Cependant, bien que Bonaparte, privé de son artillerie, ait été contraint de lever le siége de Mantoue, il n'en poursuit pas moins ses conquêtes. Pour la première fois, la marine anglaise lui fait obstacle : il s'en venge sur les ennemis que l'Angleterre lui suscite. Wurmser est battu comme l'a été Beaulieu. La Sardaigne cède le comté de Nice à la république, et bientôt, suivant l'exemple de la Prusse et de l'Espagne, le gouvernement haineux de Naples demande à traiter avec la France. « Je crains bien, écrit Nelson au vice-roi de la Corse, que l'Angleterre, qui a commencé cette guerre avec l'Europe entière pour alliée, ne la finisse avec presque toute l'Europe pour ennemie. » Déjà, en effet, un traité d'alliance offensive et défensive a uni la Hollande et va unir l'Espagne à la France. Le 19 août 1796, une convention signée à Madrid entre le descendant de Philippe V et le Directoire stipule que, dans l'espace de trois mois, celle des deux puissances qui réclamera l'assistance de l'autre en recevra 15 vaisseaux de ligne et 10 grandes frégates ou corvettes avec leurs équipages et leurs approvisionnements. Ce traité est ratifié à

Paris le 12 septembre, et, trois jours après, le gouvernement anglais ordonne la saisie de tous les navires espagnols mouillés dans les ports d'Angleterre. La déclaration de guerre de l'Espagne répond à cet embargo, et la flotte de l'amiral don Juan de Langara, quittant la rade de Cadix, se dirige immédiatement vers le détroit. Les deux pavillons, auxquels l'Amérique devait son indépendance et qui avaient si profondément humilié la puissance anglaise, se trouvèrent donc encore une fois réunis. Glorieuse et fatale alliance dont les illusions ne devaient s'évanouir que trop tard !

CHAPITRE X.

La marine espagnole.

« Les Espagnols, écrivait Nelson en 1793, font de beaux navires, mais ils ne feront pas si facilement des hommes. Leur flotte n'a que de mauvais équipages et des officiers pires encore. D'ailleurs ils sont lents et manquent d'activité. » — « On prétend, ajoutait-il en 1796, que l'Espagne a consenti à fournir à la république française 14 vaisseaux de ligne prêts à prendre la mer. Je suppose qu'il s'agit de vaisseaux sans équipages, car les prendre avec un pareil personnel serait pour la république le plus sûr moyen d'en être promptement débarrassée. Dans le cas où ce traité amènerait la guerre entre nous et les Espagnols, je suis sûr que l'affaire de leur flotte sera bientôt faite, si elle ne vaut pas mieux que celle qu'ils possédaient quand ils étaient nos alliés. »

On serait tenté de taxer de pareilles paroles de forfanterie, et cependant il n'y faut voir qu'une opinion trop fondée sur le triste état où se trouvait alors réduite la marine espagnole, malgré le magnifique matériel qui lui restait encore. Notre ma-

rine se souvenait davantage de son antique splendeur, mais l'incroyable incurie de l'administration avait amené pour nous, dès le début de la guerre, par une série de désastres dont l'ennemi fut à peine complice, la nécessité de subir des blocus dont nous éprouvions pour la première fois l'humiliation [1]. Occupés à croiser sur nos côtes, tenus en haleine par lord Bridport et Jervis, les vaisseaux anglais se formaient à la rude école de la mer, tandis que nous perdions notre vieille expérience dans les loisirs mal employés de nos rades. Jervis savait bien ce que de tels loisirs ont de périlleux. « Ne voyez-vous pas, disait-il à ceux qui, au mois de janvier 1797, le blâmaient de sortir du Tage pour aller s'exposer à la rencontre de forces supérieures, ne voyez-vous pas que ce séjour devant Lisbonne fera bientôt de nous tous des poltrons? » Dieu merci, toutes déplorables qu'elles ont été, les guerres maritimes de la république et de l'empire ont prouvé qu'un pareil danger n'était pas à craindre avec des marins français; mais, si nos équipages ne couraient point le risque de voir s'é-

[1] « Quand le ministre Dalbarade quitta le ministère, on s'aperçut que la liste de nos vaisseaux n'avait pas été conservée ou renouvelée dans les bureaux de la marine. Le successeur de ce ministre donnait-il ordre d'armer tel ou tel bâtiment, les ports répondaient que ces bâtiments étaient pris depuis plusieurs mois. » (Pinière, *Principes organiques de la marine militaire*. Paris, 1802.)

vanouir leur courage dans une inaction prolongée, ils devaient y désapprendre le métier de la mer. Aussi, pendant que les Anglais, instruits par de constantes croisières, réalisaient chaque jour de nouveaux progrès, pendant qu'ils perfectionnaient l'organisation de leur service, la manœuvre de leur artillerie et l'installation intérieure de leurs vaisseaux, pendant que leurs escadres bravaient impunément les ouragans du golfe de Lyon et du golfe de Gascogne, la plus importante de nos expéditions, l'expédition d'Irlande, allait échouer par la seule inexpérience de nos équipages.

Cette inexpérience dut frapper surtout les officiers de l'ancienne marine, qui, destitués par la Convention, avaient échappé cependant aux proscriptions de la Terreur ou au funeste entraînement de l'émigration. Quand ils furent rappelés au service par le Directoire, ces officiers trouvèrent des vaisseaux bien inférieurs sous tous les rapports à ceux qu'ils avaient été habitués à commander. Une excellente institution avait disparu en 1786 sous le ministère du maréchal de Castries, celle des *canonniers-bourgeois* [1]. Aux canonniers-bourgeois avaient succédé les compagnies de soldats-canon-

[1] « Il est de notoriété publique et prouvé par l'expérience que les troupes d'artillerie de marine sont restées inférieures, à tous égards, à ces *canonniers* qu'on appelait *bourgeois*, lesquels étaient de bons matelots, naviguant toute la vie, et n'avaient d'autres officiers que ceux des vaisseaux; *canonniers dont la*

niers. Suspects de royalisme ou de fédéralisme, ces artilleurs avaient été remplacés eux-mêmes en 1793 par des recrues. Nous privions nos vaisseaux de chefs de pièce et de chargeurs habiles au moment où les Anglais allaient donner tous leurs soins au tir et à la manœuvre de leurs bouches à feu. « Prenez garde, écrivait à la Convention le contre-amiral Kerguelen[1]; il faut des canonniers exercés pour servir le canon à la mer. Les

suppression a été une vraie calamité dans la marine militaire. » (Forfait. *Lettres d'un observateur sur la marine.* Paris, 1802).

Le 9 janvier 1793, la Société des amis de la liberté et de l'égalité établie à Rochefort, — les sociétés populaires, à cette époque, se mêlaient de tout, — écrivait au ministre de la marine Gaspard Monge, pour se faire l'écho des regrets qu'avaient laissés dans le corps de la marine ces « canonniers des classes dont « l'expérience et les talents avaient été plus d'une fois redouta- « bles à nos ennemis. » On lit en marge de cette adresse la note suivante, écrite de la main du ministre : « Envoyer la copie à la Convention et l'appuyer fortement; car rien n'était si brave, si instruit et si sage que les canonniers des classes. J'ai été témoin de leur désorganisation par Castries, et j'en ai gémi. »

Que devait faire la Convention? Conserver précieusement les compagnies instituées par le maréchal de Castries, puisque, suivant les expressions mêmes des amis de la liberté et de l'égalité, « les canonniers des classes, expulsés, avilis, s'étaient dispersés et avaient abandonné nos ports, » puisque « ceux d'entre eux que le célibat rendait plus libres avaient été offrir à d'autres nations des talents dédaignés par le ministère de leur pays. »

[1] Rapport conservé au dépôt des cartes et plans de la marine.

canonniers de terre sont sur des bases solides et tirent sur des objets fixes; ceux de mer, au contraire, sur des bases mobiles, et tirent toujours, pour ainsi dire, au *vol*. L'expérience des derniers combats a dû vous prouver que nos canonniers étaient inférieurs à ceux des ennemis[1]. » Mais comment ces prudentes paroles auraient-elles pu exciter l'attention de républicains plus touchés des souvenirs de Rome et de la Grèce que des glorieuses traditions de nos ancêtres[2]? C'était le temps où de présomptueux novateurs songeaient *sérieusement* à rendre *à la rame son importance*, et à jeter *des ponts volants* sur les vaisseaux anglais comme sur les galères de Carthage; candides visionnaires, qui résumaient naïvement les titres de leur mission dans quelques-uns de ces bizarres préambules conservés aux archives de la marine: « Législateurs, voici les élans d'un ingénu patriote qui n'a pour guide

[1] « En comparant la dernière guerre avec la guerre d'Amérique, on voit que dans celle-ci la perte des bâtiments anglais combattant des bâtiments français d'égale force fut beaucoup plus considérable. Au temps de Napoléon, des batteries entières de vaisseaux de ligne tiraient sans faire plus de mal que deux pièces bien dirigées. » (Howard Douglas. *Traité d'artillerie navale.*)

[2] Il était un soin plus pressant que celui de former des artilleurs. Il fallait, avant tout, « découvrir les traîtres et répandre à bord de nos vaisseaux de nombreux exemplaires du *Père Duchesne* afin de *sans-culottiser* l'armée navale. » (Lettres au ministre, 23 octobre et 4 novembre 1793.)

d'autre principe que celui de la nature, et un cœur vraiment français. »

Les institutions, l'esprit de corps qui faisaient la force de nos escadres, l'intelligence des véritables progrès, tout avait péri dans le grand naufrage. Morard de Galles, Villaret, Truguet, Martin, Brueys, Latouche-Tréville, Decrès, Missiessy, Villeneuve, Bruix, Gantheaume, Blanquet-Duchayla, Dupetit-Thouars, quelques autres capitaines encore, mais en petit nombre, d'héroïques jeunes gens portés subitement aux premiers grades de leur arme[1], tels étaient les débris qu'avait laissés derrière elle la marine la plus éclairée et la plus brave de l'Europe. Le gouvernement modéré qui venait de succéder au comité de salut public rassemblait avec empressement ces précieux débris, et s'en servait le plus habilement possible pour étayer l'édifice chancelant sorti en quelques jours des mains des sociétés populaires.

« On s'est adressé à ces sociétés (écrivait à cette époque un citoyen courageux) pour qu'elles désignas-

[1] Lorsqu'en 1793 les officiers de l'ancienne marine émigraient à l'étranger ou donnaient l'un après l'autre leur démission, le ministre en prenait assez gaiement son parti et se contentait d'écrire en marge d'une dépêche : « Si ce n'est l'un, ce sera l'autre : *Uno avulso non deficit alter.* » L'événement a prouvé si dans un métier tel que le nôtre, on répare aisément des brèches de cette importance.

sent des hommes qui réunissent les connaissances de la marine au patriotisme. Les sociétés populaires ont cru qu'il suffisait à un homme d'avoir beaucoup navigué pour être marin, si d'ailleurs il était patriote. Elles n'ont pas réfléchi que le patriotisme seul ne conduit pas les vaisseaux. On a donc donné des grades à des hommes qui n'ont dans la marine d'autre mérite que celui d'avoir été beaucoup à la mer, sans songer que tel homme est souvent dans un navire comme un ballot... Aussi la routine de ces hommes s'est-elle trouvée déconcertée au premier moment imprévu. Ce n'est point toujours, il faut bien le dire, le plus instruit et le plus patriote en même temps qui a obtenu les suffrages dans les sociétés, mais souvent le plus intrigant et le plus faux, celui qui, avec de l'effronterie et un peu de babil, a su en imposer à la majorité. On est tombé dans un autre inconvénient : sur une apparence d'activité que produit l'effervescence de l'âge, on a donné des grades à des jeunes gens sans connaissances, sans talents, sans expérience et *sans examen*. Il a semblé, sans doute, que les pilotes de l'ancienne marine étaient faits pour aspirer à tous les grades ; aussi sont-ils tous placés. Eh bien ! le mérite de la très-grande majorité parmi eux se borne à estimer leur route, à faire leur point et à pointer leur carte d'une manière routinière.... Beaucoup n'ont jamais été à portée de mettre à exécution la partie brillante du marin, *la manœuvre*, qui déjoue les dispositions de l'ennemi et donne l'avantage à forces égales. Qu'ont de commun avec l'art du vrai marin les canonniers, les voiliers, les calfats, les charpentiers, et on peut dire les maîtres d'équi-

page, dont la majeure partie sait à peine lire et écrire, quelques-uns point du tout? Il y en a cependant qui ont obtenu des grades d'officiers et même de capitaines[1]. »

On peut apprécier maintenant quelle était, en 1796, la valeur réelle des forces que l'Angleterre allait avoir à combattre. Néanmoins, dans le premier moment d'émotion, le cabinet britannique abandonna l'offensive et sembla reculer devant cette alliance, qui si récemment encore, au mois de juillet 1779, avait rassemblé, sous la conduite de M. d'Orvilliers, 66 vaisseaux de ligne à l'entrée de la Manche. L'amiral Jervis reçut l'ordre d'éva-

[1] Document conservé au dépôt des cartes et plans de la marine. Qu'eût pu faire le plus habile des amiraux avec de pareils commandants? Nous trouvons aussi sage que prudente la résolution de l'officier général M. de Bougainville qui écrivait, le 22 février 1792, la lettre suivante au ministre de la marine : « Monsieur, j'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire et la liste de la nouvelle formation de la marine. Mon devoir envers la patrie me fait une loi de ne point accepter un grade éminent, qui serait un titre sans fonctions. La discipline militaire, cette discipline sainte sans laquelle ne peut exister une armée navale surtout, est anéantie. Un officier général n'y saurait agir sans coopérateurs, et je cherche vainement ceux qui joignaient à la théorie la science des manœuvres d'armée et la pratique des combats. Après une longue patience de leur part, les excès répétés d'une insubordination consacrée par l'impunité les ont éloignés du théâtre de leurs travaux. Daignez, Monsieur, être auprès du roi l'interprète de mes sentiments. »

cuer la Corse et de sortir de la Méditerranée. Déjà la flotte espagnole, partie de Cadix dans les derniers jours du mois de septembre, avait paru devant Carthagène et y avait rallié une division de 7 vaisseaux. Elle se composait de 26 vaisseaux et de quelques frégates, quand elle fut aperçue à la hauteur de l'île de Corse, le 15 octobre, par les éclaireurs de l'escadre anglaise. L'amiral Jervis était alors mouillé avec 14 vaisseaux dans la baie de Saint-Florent. Il ignorait le départ de la flotte espagnole, et don Juan de Langara eût pu l'assaillir avec avantage dans la baie profonde où l'escadre anglaise se trouvait enfermée; mais cette occasion de porter un coup mortel à la puissance de nos ennemis fut négligée comme tant d'autres; faisant route pour Toulon, l'amiral espagnol vint mouiller de nouveau sur la rade qu'il avait quittée trois ans auparavant sous le feu des batteries républicaines. Il y trouva 12 vaisseaux français prêts à prendre la mer; son arrivée portait à 38 vaisseaux et 20 frégates les forces alliées réunies dans ce port. Une armée aussi formidable devait cependant souffrir que sir John Jervis opérât tranquillement sa retraite!

Ce dernier pressait les préparatifs de son départ avec la plus grande activité. Bastia avait été évacuée sous la direction de Nelson; les garnisons de Calvi et d'Ajaccio étaient embarquées, et bien qu'il lui restât à peine quelques jours de vivres,

sir John Jervis s'apprêtait à traverser la Méditerranée. Le 2 novembre 1796, six jours seulement après l'arrivée de l'amiral Langara sur la rade de Toulon, Jervis fut rallié par le vaisseau LE CAPTAIN dont Nelson avait pris le commandement : L'AGAMEMNON, épuisé par ses longs services, avait été renvoyé en Angleterre. L'escadre anglaise, alors composée de 15 vaisseaux et de quelques frégates, se hâta de quitter la baie de Saint-Florent. Elle était suivie d'un convoi qui emportait une partie des troupes et du matériel débarqués en Corse. Ces bâtiments de commerce furent pris à la remorque; mais, dans une saute de vent, deux d'entre eux furent abordés et coulés par les vaisseaux qui les remorquaient. L'EXCELLENT et LE CAPTAIN démâtèrent chacun dans la même journée d'un de leurs bas mâts, et la traversée se prolongeant au delà de toutes les prévisions, les équipages se trouvèrent réduits au tiers de leur ration ordinaire. Il fallut leur délivrer les balayures des soutes, endurer leurs justes plaintes et supporter la vue de leurs souffrances. Sir John Jervis resta inébranlable, et ne dévia point un instant de sa route; mais il promit aux équipages que les vivres qui ne leur auraient point été distribués en nature leur seraient religieusement remboursés en argent. Enfin le 1er décembre, grâce à sa persévérance, il eut la satisfaction de voir ses vaisseaux mouillés en sûreté sous les canons du rocher de Gibraltar. La Médi-

terranée se trouva ainsi complétement évacuée par les Anglais. Ce résultat une fois obtenu, la concentration des forces considérables réunies à Toulon devenait pour ainsi dire inutile, et la veille du jour où l'amiral Jervis arrivait à Gibraltar, la flotte espagnole, accompagnée du contre-amiral Villeneuve et de 5 vaisseaux français, quittait les côtes de Provence. Le 6 décembre, elle entra dans le port de Carthagène. Quant à Villeneuve, il continua sa route sur Brest, et eut le bonheur de franchir le détroit en plein jour par un violent coup de vent d'est qui empêcha les vaisseaux anglais de lever l'ancre et de se lancer à sa poursuite. Ce coup de vent, qui lui fut si favorable, fut en même temps fatal à la flotte de l'amiral Jervis. Trois vaisseaux anglais chassèrent sur leurs ancres et déradèrent. L'un d'eux alla se perdre, avec la plus grande partie de son équipage, sur la côte d'Afrique; un autre, à moitié démâté, mouilla dans la baie de Tanger après avoir franchi l'extrémité d'un récif. Enfin, le 16 décembre, sir John Jervis fit voile pour Lisbonne, où il devait attendre des renforts, mais de nouvelles épreuves lui étaient réservées : un de ses vaisseaux toucha sur une roche devant Tanger, à la hauteur du cap Malabata; un second vaisseau, LE BOMBAY-CASTLE, se perdit au moment même où il entrait dans le Tage sur un des bancs qui obstruent l'entrée de cette rivière.

Ainsi, en moins de deux mois, sans avoir eu

à combattre d'autre ennemi que ce rude hiver de 1796, qui dispersait en ce moment même l'expédition que nous dirigions sur l'Irlande [1], la flotte anglaise se trouvait réduite de 15 vaisseaux à 11. Jervis ne laissa paraître aucune faiblesse dans ces circonstances critiques; mais il se promit de redoubler de vigilance et de réparer, à force d'activité, les malheurs qu'il venait de subir. Il songea d'abord à effectuer l'évacuation de Porto-Ferrajo, que les troupes anglaises avaient occupé le 18 juillet 1796, et ce fut Nelson qu'il chargea du soin périlleux d'aller enlever la garnison laissée dans cette place. Nelson seul était capable de remplir un pareille

[1] L'armée que nous destinions à envahir l'Irlande, partie de Brest au mois de décembre 1796, eût certainement débarqué dans cette île, si la flotte chargée de l'y conduire eût été mieux exercée; mais cette flotte, commandée par le vice-amiral Morard de Galles, se trouva séparée à la sortie même de la rade de Brest. 15 vaisseaux et 10 frégates parvinrent cependant à se rallier sous les ordres du contre-amiral Bouvet, et arrivèrent, sans avoir rencontré l'ennemi, à l'entrée de la baie de Bantry. Des bâtiments habitués à plus d'activité eussent pu, dès les premiers jours, atteindre un mouillage favorable et mettre leurs troupes à terre. Le succès de l'expédition était encore assuré. Nos vaisseaux furent malheureusement dispersés de nouveau par un coup de vent qu'ils eurent l'imprudence d'attendre dans une baie ouverte; ceux d'entre eux qui échappèrent au naufrage furent contraints par leurs avaries et le manque de vivres de rentrer à Brest. Des 44 navires qui composaient cette puissante flotte, 2 coulèrent à la mer, 4 se jetèrent à la côte, et 7 seulement furent capturés par les croisières ennemies.

mission et de pénétrer sans crainte au fond de la Méditerranée, malgré les escadres qui se croisaient en tous sens dans le vaste bassin abandonné par l'Angleterre aux pavillons unis de France et de Castille. Le commandant du CAPTAIN quitta pour un instant son vaisseau, et partit de Gibraltar avec les deux frégates LA BLANCHE et LA MINERVE. Peu de jours après son départ, il rencontra deux frégates espagnoles et leur donna la chasse. LA MINERVE qu'il montait atteignit *la Sabine*, commandée par un descendant expatrié des Stuarts. La frégate ennemie fut bientôt écrasée sous ce feu redoutable, comparé par les Espagnols *au feu de l'enfer*, et que LA MINERVE avait appris à vomir contre l'ennemi à l'école exigeante et sévère de sir John Jervis. *La Sabine* n'amena qu'après une très-belle défense; et Nelson se vit bientôt obligé d'abandonner sa récente capture à une escadre espagnole qui faillit le capturer lui-même. Quelques jours après ce combat, il mouillait en rade de Porto-Ferrajo. Le général anglais qui occupait la place ne se crut point autorisé à la quitter avant d'en avoir reçu l'ordre d'Angleterre. Nelson dut en conséquence se borner à charger sur son escadre les munitions navales déposées, au moment de l'évacuation de la Corse, dans les magasins de l'île d'Elbe. « On voit bien, écrivait l'impétueux commodore, gêné par ces scrupules dans l'accomplissement de sa mission, que ces messieurs de l'armée ne sont pas aussi souvent que

nous appelés à faire usage de leur jugement sur le terrain de la politique. » Laissant derrière lui le capitaine Freemantle, qu'il chargea de pourvoir au transport des troupes quand leur chef prendrait le parti de se retirer, Nelson, avec LA MINERVE, fit route vers le cap Saint-Vincent, que l'amiral Jervis lui avait assigné pour lieu de rendez-vous.

Le 18 janvier 1797, cet amiral appareilla de Lisbonne avec les 11 vaisseaux qui lui restaient. Il savait que l'escadre espagnole avait dû quitter Carthagène ; en se portant au cap Saint-Vincent, c'est-à-dire à l'extrémité sud-ouest de la Péninsule, il se plaçait au point le plus avantageux pour l'observer. De là, si, comme il y avait lieu de le craindre, la destination de la flotte espagnole était le golfe de Gascogne, on pouvait, avec des éclaireurs actifs, être averti de tous ses mouvements, la harceler jusque sur les côtes de France, ou lui livrer bataille pour l'obliger à se réfugier à Cadix. C'est avec cette intention que l'amiral Jervis, au lieu d'attendre dans le Tage les renforts qui lui étaient annoncés, leur avait donné rendez-vous à la hauteur du cap Saint-Vincent, et s'empressait de s'y rendre lui-même ; mais une fatalité inexplicable semblait le poursuivre, et une âme moins ferme que la sienne eût vu dans le nouvel accident qui vint le priver d'un de ses plus importants vaisseaux le présage infaillible de quelque immense revers. Au moment où la flotte sortait du

Tage, un vaisseau à trois ponts se jeta sur le banc où avait déjà péri LE BOMBAY-CASTLE, et ne parvint à rentrer à Lisbonne qu'après avoir coupé sa mâture et être resté échoué près de quarante-huit heures. Il ne restait donc plus que 10 vaisseaux de cette flotte, autrefois si fière que Nelson s'indignait de la voir se retirer devant 38 vaisseaux français et espagnols; mais ces 10 vaisseaux possédaient une précision de mouvements, un ensemble et une régularité admirables; bien que privé du tiers de ses forces par une succession inouïe d'accidents, sir John Jervis marchait sans crainte à la rencontre de l'ennemi.

CHAPITRE XI.

Combat du cap Saint-Vincent. 14 février 1797.

L'Angleterre, à cette époque, venait de porter ses armements à 108 vaisseaux de ligne et 400 bâtiments montés par 120 000 marins; mais, obligée de protéger tant de colonies et d'intérêts dispersés sur la face du globe, l'amirauté n'avait pu envoyer à la flotte du Tage que cinq vaisseaux de ligne, momentanément détachés de la flotte de la Manche. C'est ainsi que pendant cette guerre l'Angleterre sembla toujours, malgré l'immense développement qu'avait pris sa marine, éprouver, au milieu de ses richesses, tous les embarras de la misère. Après l'arrivée du renfort qui le rejoignit le 6 février, l'amiral Jervis se trouva encore une fois à la tête de 15 vaisseaux de ligne, dont 6 à trois ponts, 4 frégates et 2 corvettes. Sa mauvaise fortune n'était cependant pas complétement épuisée. Le 12 février, deux de ses vaisseaux, virant de bord par une nuit sombre et pluvieuse, s'abordèrent, et l'un d'eux, LE CULLODEN, éprouva dans ce choc terrible des avaries tellement sérieuses, qu'il eût fallu le renvoyer au port, s'il n'eût été commandé

13.

par un des capitaines les plus actifs de la marine anglaise; mais, au grand étonnement de tous ceux qui avaient vu l'état de son vaisseau au point du jour, le capitaine Troubridge put signaler dans l'après-midi qu'il était prêt à combattre. L'éloignement d'un vaisseau eût été très-mal venu en ce moment, car le lendemain la frégate LA MINERVE, portant le guidon de commandement de Nelson, ralliait l'escadre anglaise avec la nouvelle que, deux jours auparavant, la flotte espagnole avait été aperçue en dehors du détroit.

Cette flotte, alors commandée par don José de Cordova, avait quitté Carthagène le 1er février. Elle se composait de 26 vaisseaux, dont 7 à trois ponts, et de 11 frégates. Le 5 février, au point du jour, elle avait franchi le détroit de Gibraltar et s'était dirigée vers Cadix; un coup de vent d'est l'empêcha de gagner ce port; le 13 février dans la soirée, pendant qu'elle luttait, pour s'en rapprocher, contre des vents encore contraires, les éclaireurs des deux armées signalèrent l'ennemi, dont ils n'avaient pu cependant apprécier exactement la force. Les Espagnols, qui n'avaient point eu connaissance du dernier renfort reçu par l'amiral Jervis, rassurés par leur immense supériorité numérique, négligèrent de serrer leurs distances pendant la nuit et continuèrent à naviguer sans ordre. Peu désireux d'en venir aux mains avec l'escadre anglaise, ils pensaient que celle-ci n'oserait jamais prendre l'offensive;

mais Jervis, au contraire, songeait à combattre. Il savait combien une victoire était devenue nécessaire à l'Angleterre, et il attendait cette victoire des soins judicieux qu'il donnait depuis deux ans à l'instruction de son escadre.

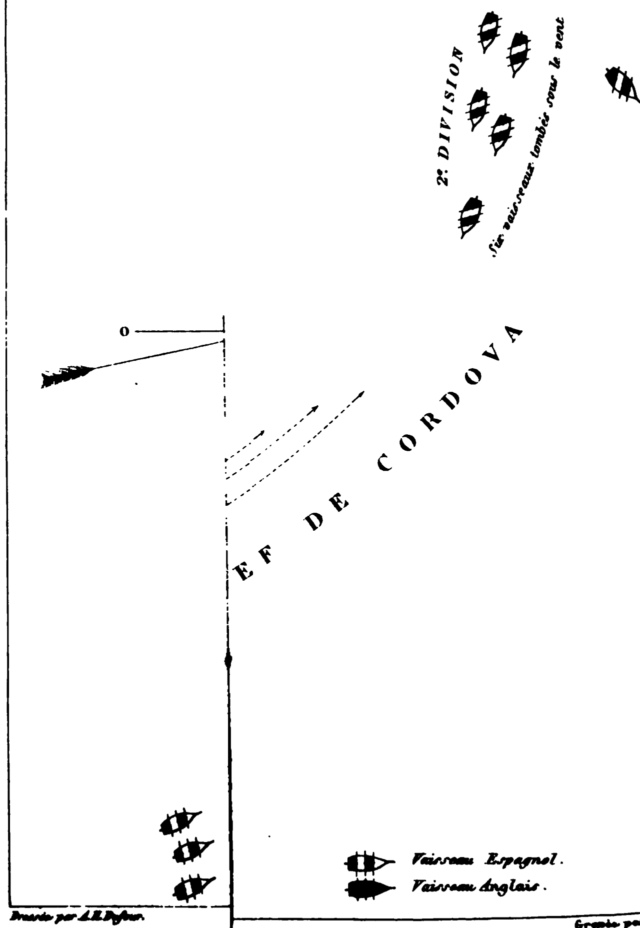
Au coucher du soleil, il fit signal à ses vaisseaux de se préparer au combat, les rangea sur deux colonnes et leur recommanda de se tenir beaupré sur poupe pendant la nuit. Le 14 février, ce jour si désastreux pour la marine espagnole, se leva obscur et brumeux sur les deux flottes. La flotte anglaise était formée en deux divisions compactes, et le premier regard de Jervis se porta satisfait sur les deux files égales et serrées qui, par un mouvement rapide, pouvaient en un instant présenter un front formidable. Vers l'orient, la côte de Portugal montrait à peine, à travers le brouillard, ses falaises escarpées et les hautes sierras de Monchique qui dominent la baie de Lagos; les frégates anglaises, jetées en avant pour observer l'ennemi, ne signalaient encore que six vaisseaux espagnols; un voile épais planait sur les deux escadres. Cependant, à mesure que le soleil s'élevait au-dessus de l'horizon, la brume, qui avait enveloppé jusque-là Anglais et Castillans, se roulait en légers flocons que la brise dispersait, ou montait en tourbillonnant vers la cime des mâts pour aller se perdre daus le ciel. A neuf heures du matin, 20 vaisseaux espagnols avaient été comptés

du haut des barres de perroquet du VICTORY, et à onze heures les frégates anglaises en signalaient 25. Par suite de la négligence avec laquelle ils avaient navigué, les vaisseaux espagnols se trouvaient alors séparés en deux pelotons. L'amiral Jervis se promit de profiter de cette faute, pour attaquer séparément un des groupes ennemis. Une division, composée de 19 vaisseaux, formait le gros de la flotte de Cordova; l'autre n'en comptait que 6, tombés sous le vent pendant la nuit et aperçus les premiers par l'escadre anglaise. Toutes deux faisant force de voiles cherchaient à opérer leur jonction. Vers l'intervalle qui les séparait encore, s'avançait l'escadre de Jervis, alors rangée sur une seule ligne de file. Tel fut le tableau plein d'émotion que présenta pendant quelques heures le champ de bataille; mais l'amiral espagnol s'aperçut que, s'il continuait sa route, la totalité de sa division ne parviendrait pas à doubler l'escadre anglaise, et il vira de bord au moment où la tête de cette escadre s'approchait. Cependant trois des vaisseaux espagnols avaient déjà dépassé l'avant-garde ennemie et rallié la division sur laquelle il était probable que sir John Jervis porterait ses premiers efforts. Sir John, avec une rare sagacité, en avait décidé autrement. En effet, s'il se fût laissé séduire par l'espoir d'écraser ces neuf vaisseaux avec son escadre, il est probable qu'il aurait eu bientôt sur les bras toute la flotte espagnole; car le vent, dans cette circon-

NAVALE

NCENT

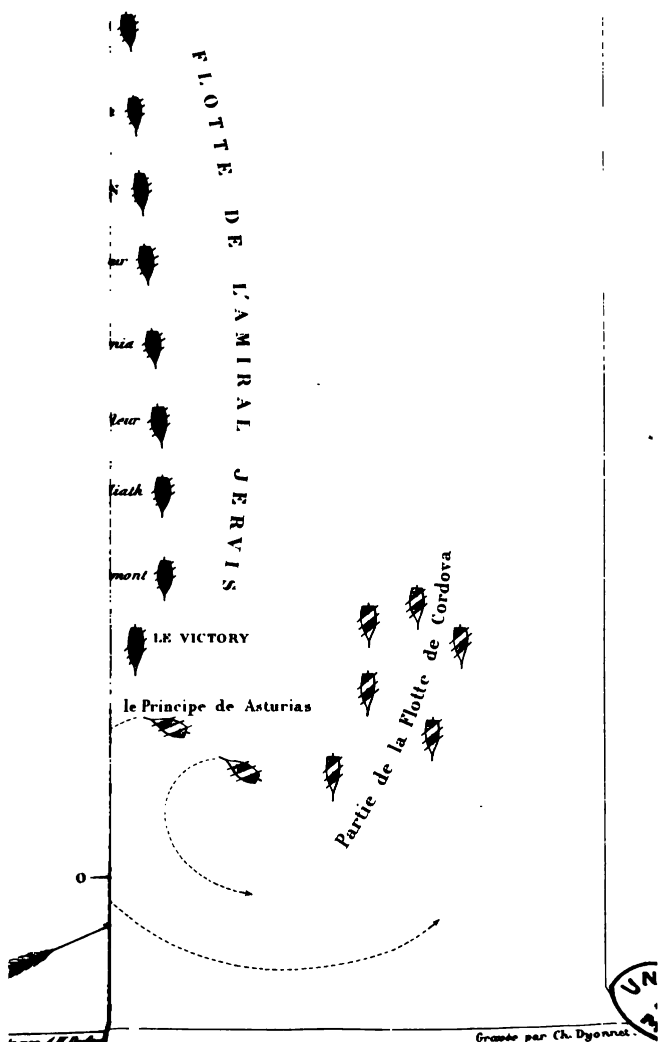
ment



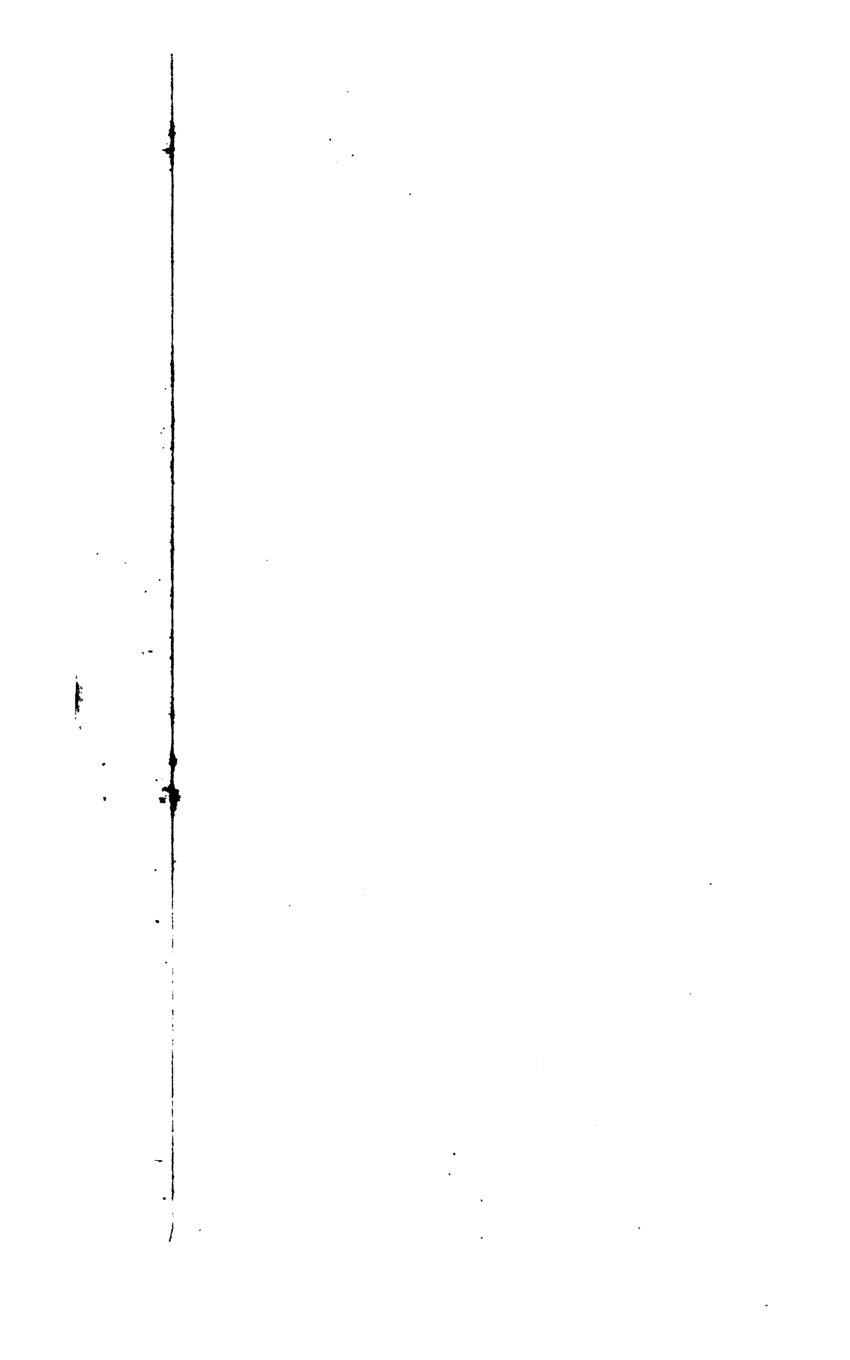
stance, eût servi les projets de l'amiral Cordova et lui eût permis de se porter avec la totalité de ses forces sur le théâtre du combat. En négligeant, au contraire, la division qui ne pouvait prendre part à l'action, sans remonter d'abord dans le vent, en ne laissant sur ses derrières qu'une force insignifiante en comparaison de celle qu'il allait poursuivre, sir John Jervis saisissait d'un coup d'œil rapide et sûr la seule chance qu'il pût avoir de triompher d'une flotte aussi supérieure.

A peine Cordova eut-il viré de bord, que Jervis fit au CULLODEN le signal de virer aussi et de conduire l'armée à la poursuite des seize vaisseaux qui s'éloignaient bâbord amures. La manière dont cette manœuvre fut exécutée par Troubridge sous le feu de l'arrière-garde espagnole lui arracha un cri de joie. « Voyez, s'écria-t-il, voyez donc Troubridge ! ne manœuvre-t-il pas comme si toute l'Angleterre avait les yeux sur lui ? Plût à Dieu qu'elle assistât en effet à ce combat ! elle apprendrait à apprécier comme moi le brave commandant du CULLODEN. » Placé sur LE VICTORY, au centre de son armée, Jervis en surveillait les mouvements d'un œil inquiet. Les vaisseaux qui précédaient LE VICTORY avaient imité la manœuvre de Troubridge et s'étaient rangés successivement dans les eaux du CULLODEN ; mais la division espagnole laissée sous le vent n'avait point renoncé à l'espoir de traverser la ligne anglaise. Elle continuait à s'avancer réso-

lûment sous les mêmes amures vers les vaisseaux interposés entre elle et l'amiral espagnol. Le vaisseau à trois ponts *le Prince des Asturies,* portant au mât de misaine un pavillon de vice-amiral, la dirigeait dans cette tentative ; arrivé par le travers du VICTORY, ce vaisseau trouva la ligne anglaise tellement serrée, qu'il n'osa s'exposer à un abordage qui semblait inévitable. Il vira de bord sous la volée même de l'amiral anglais, et reçut pendant cette évolution un feu si terrible, qu'il dut changer de route et laisser arriver dans le plus grand désordre. Les vaisseaux qui le suivaient, découragés par un pareil exemple, s'éloignèrent également après avoir échangé quelques boulets perdus avec l'arrière-garde anglaise. Cordova, cependant, qui se voyait exposé à soutenir avec 16 vaisseaux le choc de 15 vaisseaux anglais, était plus désireux que jamais de rallier la division dont il s'était laissé séparer. Il résolut de tenter un dernier effort pour la rejoindre. Précisons la position des deux escadres en cet instant critique : l'avant-garde anglaise avait viré de bord et se dirigeait à la poursuite des 16 vaisseaux de Cordova ; l'arrière-garde continuait sa bordée pour venir prendre le vent et virer également par un mouvement successif dans les eaux du VICTORY. L'amiral espagnol crut le moment venu de passer sous le vent de la ligne ennemie. Au milieu de la fumée, il espérait dérober ce mouvement à Jervis et le surprendre



Gravée par Ch. Dyonnet.



FLOTTE DE L'AMIRAL DON J. DE COR

...otte de Cordova

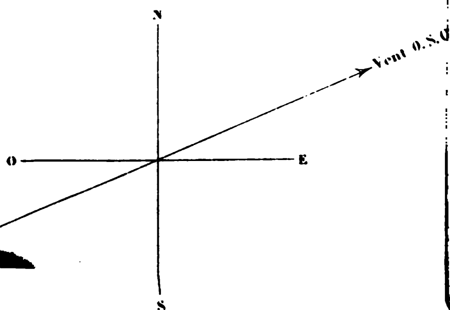
le San Nicolas

LA SAN...

le San Josef

le Salvador del Mundo

le San Isidro



par la rapidité de sa manœuvre. Marchant en tête de sa colonne, il se porta vers l'arrière-garde anglaise; mais Nelson, qui avait rehissé son guidon de commodore à bord du CAPTAIN, commandé par le capitaine Miller, montait le troisième vaisseau de cette arrière-garde, et veillait sur les destins de la journée. Il n'avait derrière lui que L'EXCELLENT, de 74, commandé par Collingwood, et un petit vaisseau de 64, LE DIADEM. La manœuvre de Cordova était à peine indiquée, que Nelson, en devinant l'objet, comprit qu'il n'aurait point le temps de prévenir l'amiral Jervis et de prendre ses ordres. Il n'y avait point en effet un instant à perdre si l'on voulait s'opposer au mouvement de la flotte espagnole. Nelson quitte son poste, vire de bord vent arrière, et, passant entre L'EXCELLENT et LE DIADEM, qui continuent leur route, vient se placer sur le passage de *la Santisima-Trinidad*[1], cet énorme trois-ponts qu'il devait encore retrouver à Trafalgar. Il lui barre le chemin, l'oblige à revenir au vent, et le rejette sur l'avant-garde anglaise.

Une partie de cette avant-garde se porte alors sous le vent de la ligne espagnole pour prévenir une nouvelle tentative semblable à celle qu'a réprimée Nelson. Les autres vaisseaux anglais, conduits par LE VICTORY, prolongent au vent la ligne de Cordova, enveloppent son arrière-garde et la pren-

[1] Vaisseau de 140 canons construit en 1769 à la Havane.

nent entre deux feux. Le succès de la manœuvre audacieuse de Nelson est complet; mais lui-même, séparé de ses compagnons, s'est trouvé pendant quelque temps exposé au feu de plusieurs vaisseaux espagnols. LE CULLODEN et les vaisseaux qui suivent le capitaine Troubridge ne le couvrent un instant que pour le dépasser bientôt, le laissant aux prises avec de plus nombreux adversaires. Il lui faut monter de nouveaux projectiles de la cale; ceux qui garnissent les parcs à boulets de ses batteries ont été épuisés par la rapidité de son tir. C'est en ce moment où son feu s'est nécessairement ralenti que Nelson se trouve sous la volée d'un vaisseau de 80, *le San-Nicolas.* La confusion qui règne dans la ligne espagnole a réuni sur le même point trois ou quatre vaisseaux qui, n'ayant pas d'autre ennemi à combattre, dirigent vers LE CAPTAIN ceux de leurs canons qui peuvent l'atteindre. *Le San-José* surtout, vaisseau de 112 canons, placé en arrière du *San-Nicolas,* lui prête l'appui de son artillerie formidable. La position de Nelson n'est point sans danger : son gréement a considérablement souffert; une partie de sa mâture est compromise, et il compte déjà près de soixante-dix hommes hors de combat. Pendant que l'avant-garde, conduite par LE CULLODEN, continue à engager les Espagnols sous le vent, l'arrière-garde, que dirige sir John lui-même, les combat au vent et est séparée de Nelson par un triple rang de

navires. La tête de la ligne espagnole fait déjà force de voiles et semble abandonner aux Anglais les vaisseaux qu'ils ont enveloppés. Entre ces vaisseaux se distinguent par leur masse et leur feu plus nourri quatre vaisseaux à trois ponts. C'est cette arrière-garde, dont l'ennemi lui fait le sacrifice, que sir John se propose d'accabler. Tant qu'il a cru à une action plus générale, il n'a point voulu affaiblir la colonne qui contient l'ennemi du côté du vent, et il a rappelé à lui L'EXCELLENT au moment où Collingwood allait se porter au secours de Nelson; mais quand l'engagement est mieux dessiné, quand la flotte espagnole éperdue lui livre une partie de ses vaisseaux, il comprend la nécessité de s'assurer les premiers gages de la victoire. Collingwood reçoit l'ordre de traverser la ligne ennemie; cet ordre est exécuté à l'instant. L'EXCELLENT engage d'abord *le Salvador del Mundo*, le dépasse et canonne *le San-Isidro*. Ces deux vaisseaux, déjà maltraités, amènent leur pavillon et sont amarinés par le DIADEM et L'IRRESISTIBLE, qui suivent Collingwood. Au milieu de la mêlée, celui-ci cherche encore des compagnons à secourir, de nouveaux ennemis à combattre; il cherche surtout des yeux le vaisseau de Nelson. Il l'aperçoit enfin échangeant avec *le San-Nicolas* des volées que le manque de munitions a rendues moins rapides. L'espace qui sépare les deux adversaires semble laisser à peine passage à son vaisseau. C'est pour-

tant vers cet étroit intervalle qu'il le dirige : conservant au feu le coup d'œil qui le distingue entre tous les capitaines anglais, Collingwood range *le San-Nicolas* à portée de pistolet, et lui envoie à bout portant la plus terrible bordée que ce vaisseau ait encore reçue; puis, continuant sa route, il va se joindre au BLENHEIM, à L'ORION et à L'IRRESISTIBLE, contre lesquels *la Santisima-Trinidad* se défend encore.

En voulant éviter la bordée de Collingwood, *le San-Nicolas* s'est jeté sur le *San-José*, en partie démâté; Nelson, qui a lui-même perdu son petit mât de hune, et qui craint d'être entraîné sous le vent, aborde sans hésiter ce groupe formidable. Son beaupré s'est engagé dans les haubans d'artimon du *San-Nicolas,* son bossoir de bâbord dans la galerie de poupe du vaisseau espagnol. Le premier qui en profite pour sauter à bord de l'ennemi est un ancien lieutenant de L'AGAMEMNON, le capitaine Berry, qui doit commander LE VANGUARD au combat d'Aboukir. Un des soldats que Nelson a ramenés de Bastia brise une des fenêtres de la galerie, et pénètre ainsi dans la chambre même du commandant espagnol. Nelson le suit, et, sur ses pas, se précipitent quelques hommes intrépides. D'autres se sont joints au capitaine Berry. Ils trouvent un équipage frappé d'épouvante. Les officiers seuls, dignes d'un meilleur sort, opposent à l'assaut des Anglais la plus vigoureuse résistance;

mais le commandant du *San-Nicolas* vient tomber mortellement blessé sur le gaillard d'arrière, et cet événement met fin à une lutte inégale. Pendant quelque temps encore, l'équipage du *San-José*, qu'anime l'amiral Francisco Winthuysen, dirige, de la dunette et de la galerie de ce trois-ponts, un feu nourri de mousqueterie sur les Anglais, déjà maîtres du *San-Nicolas*. Vains efforts! l'amiral Winthuysen est bientôt atteint d'un coup mortel, et *le San-José* doit céder aux renforts que le capitaine Miller, resté à bord de son vaisseau par les ordres exprès de Nelson, ne cesse de faire passer sur *le San-Nicolas*. Un officier espagnol se penche en dehors des bastingages et fait connaître aux Anglais que *le San-José* s'est rendu. Nelson prend possession de cette nouvelle conquête, et ajoute à ses trophées l'épée d'un contre-amiral espagnol.

Le San-José et *le San-Nicolas* furent les derniers vaisseaux dont put s'emparer la flotte anglaise. Bien que *la Santisima-Trinidad* eût perdu son mât de misaine et son mât d'artimon, elle continuait à combattre quand la division de neuf vaisseaux, qui n'avait pu prendre qu'une part insignifiante à l'action, s'étant élevée au vent par une longue bordée, manifesta l'intention de venir dégager l'amiral des ennemis qui l'entouraient. Cette démonstration suffit pour sauver Cordova, car elle engagea l'amiral anglais à rappeler les vaisseaux qui pressaient *la Santisima-Trinidad*. Cependant l'armée

espagnole se retirait dans le plus grand désordre. Si Jervis se fût alors décidé à poursuivre ces vaisseaux dispérsés et démoralisés, s'il les eût attaqués pendant la nuit obscure qui suivit le combat du 14 février, il est probable que l'horreur et la confusion inséparables d'un pareil engagement eussent, cette fois encore, tourné à l'avantage de l'escadre la moins nombreuse et la mieux disciplinée; mais Jervis craignit de compromettre dans des engagements partiels les résultats importants qu'il venait d'obtenir. Les vaisseaux espagnols avaient généralement une marche supérieure[1]; les six vaisseaux à trois ponts que l'amiral anglais comptait dans son escadre, et qui en formaient le noyau le plus redoutable, auraient dû très-probablement, dans une chasse générale, être laissés en arrière. Ces considérations déterminèrent Jervis à ne point inquiéter la retraite de l'ennemi. Pour se lancer avec cette audace imprévoyante à la poursuite de 21 vaisseaux, dont la plupart n'avaient point en-

[1] On remarquera en effet que les 4 vaisseaux capturés, bien qu'ils eussent été mâtés avec des mâts de fortune et très-pauvrement armés, gagnèrent tous les vaisseaux de l'escadre anglaise, quand cette escadre rentra en louvoyant dans le Tage. *Le San-José*, de 112 canons, avait été construit au Ferrol en 1783, *le Salvador del Mundo*, de 112 aussi, provenait du même arsenal et avait été lancé en 1787. *Le San-Nicolas* de 80, vaisseau de Carthagène, datait de 1769. *Le San-Isidro* était de la même époque, mais il avait été construit au Ferrol.

core combattu, il eût fallu être Nelson. Sir John Jervis n'était ni assez grand, ni assez téméraire pour cela. D'ailleurs si, après Aboukir, une pareille circonspection eût couru le risque d'être taxée de timidité, à cette époque, elle semblait encore trop naturelle, trop conforme aux règles et aux usages établis pour ternir l'éclat d'une aussi brillante victoire.

L'armée espagnole, n'étant point troublée dans sa fuite, alla se réfugier à Cadix et à Algésiras; l'escadre anglaise, suivie des quatre vaisseaux qu'elle avait capturés, répara ses avaries dans la baie de Lagos et revint mouiller à Lisbonne.

Nelson venait enfin de trouver en ce jour une occasion digne de lui; l'opinion publique lui décerna d'une voix unanime la gloire d'avoir décidé, par sa manœuvre intrépide, la capture des vaisseaux qui tombèrent au pouvoir de l'escadre anglaise. « C'est à vous, lui écrivait Collingwood le lendemain de la bataille, c'est à vous et au CULLODEN qu'appartient l'honneur de la journée. Laissez-moi vous en féliciter, mon cher et bon ami, et vous dire qu'au milieu de la joie que j'éprouve d'un succès si glorieux pour la marine anglaise, s'il est quelque chose qui puisse ajouter à ma satisfaction d'avoir battu les Espagnols, et d'avoir vu, cette fois encore, mon cher commodore au premier rang parmi ceux qui combattaient pour les intérêts et la gloire de notre pays, c'est la pen-

sée que j'ai pu vous être utile hier, et prêter à votre vaisseau une assistance opportune. » Ce dut être, en effet, un beau moment pour Collingwood que celui où il vint couvrir le vaisseau de son rival et de son ami; il pouvait à bon droit s'en souvenir le lendemain de cette journée mémorable. La précision de sa manœuvre, le coup d'œil rapide qui lui en avait fait entrevoir la possibilité, le mouvement généreux qui lui en suggéra la pensée, tout cela fut digne de l'officier qui devait survivre à Nelson et consoler l'Angleterre de sa perte. Quelle noble affection que celle qui unit ces deux hommes! Fondée sur une estime réciproque au début de leur carrière, elle traversa, sans s'altérer, de longues années et de difficiles épreuves, jusqu'au jour néfaste où Trafalgar dut apprendre à la France ce que valent et ce que produisent la cordiale union des chefs et leur coopération sincère.

Nelson, du reste, n'avait point attendu la lettre de Collingwood pour reconnaître le service que lui avait rendu le capitaine de l'EXCELLENT. « Il n'est point de meilleur ami (lui écrivait-il dès que les vaisseaux anglais furent libres de communiquer entre eux) que celui qu'on trouve au moment du besoin, et votre glorieuse conduite dans le combat d'hier m'en a donné la preuve. Vous avez épargné de nouvelles pertes au CAPTAIN. Recevez-en tous mes remercîments. Nous nous reverrons dans la baie de Lagos; mais je n'ai pas voulu

attendre plus longtemps pour vous exprimer tout ce que je dois à votre assistance dans une situation qui pouvait devenir critique. »

Rien ne devait manquer en ce jour à la gloire de Nelson. Quand il se présenta à bord du VICTORY, sir John Jervis le serra dans ses bras et refusa d'accepter l'épée du contre-amiral espagnol qui montait *le San-José*. « Gardez-la, lui dit-il; elle appartient à trop de titres à celui qui l'a reçue de son prisonnier. » Quelques esprits jaloux essayèrent, il est vrai, d'atténuer l'effet de la belle conduite de Nelson en remarquant qu'il s'était écarté du mode d'attaque prescrit par l'amiral. Cette circonstance pouvait exercer quelque influence sur l'opinion d'un chef aussi rigide que sir John Jervis, et le capitaine Calder se chargea de la signaler à son attention. « Je m'en suis bien aperçu, Calder, répondit le malicieux amiral, mais, si vous commettez jamais une pareille faute, soyez sûr que je vous la pardonnerai aussi. »

L'annonce de la victoire remportée sous le cap Saint-Vincent excita en Angleterre des transports universels, et cependant ce triomphe ne mérite point, selon nous, d'être placé sur le même niveau que les succès obtenus contre nos flottes par lord Rodney, lord Howe ou Nelson. Les Espagnols à cette époque n'étaient déjà plus des ennemis sérieux, et le gouvernement de Madrid montra autant d'injuste sévérité envers les malheureux

officiers livrés par son impéritie aux chances d'un combat inégal [1], que le gouvernement anglais témoigna de facile reconnaissance envers les vainqueurs. Sir John Jervis fut créé pair d'Angleterre et obtint les titres de baron de Meaford et de comte de Saint-Vincent, avec une pension annuelle de 3,000 livres sterling. Don José de Cordova, malgré la magnifique défense de *la Santisima-Trinidad*, fut cassé et déclaré incapable de servir. L'officier général qui commandait sous ses ordres et six de ses capitaines partagèrent sa disgrâce et éprouvèrent le même sort.

[1] L'escadre espagnole avait à peine dans ce combat 60 ou 80 matelots par vaisseau. Le reste des équipages se composait d'hommes entièrement étrangers à la navigation, recrutés depuis quelques mois dans la campagne ou dans les prisons, et qui, de l'aveu même des historiens anglais, lorsqu'on voulait les faire monter dans le gréement, tombaient à genoux, frappés d'une terreur panique, et s'écriaient *qu'ils aimaient mieux être immolés sur place* que de s'exposer à une mort certaine en essayant d'accomplir un service aussi périlleux. A bord d'un des vaisseaux capturés par les Anglais, on trouva quatre ou cinq canons, du côté où ce vaisseau avait combattu, qui n'avaient point été détapés. Que pouvaient le courage et le dévouement des officiers, leur habileté même, contre de pareilles chances ?

CHAPITRE XII.

Insurrection des escadres anglaises.

Si l'Angleterre avait vu ses amiraux remporter des victoires plus brillantes que celle du cap Saint Vincent, jamais elle ne leur dut victoire plus opportune. Menacée d'une invasion formidable, abandonnée de la plupart de ses alliés, à la veille de voir l'Autriche, la seule puissance continentale qui résistât encore à nos armes, écrasée sur le Rhin et en Italie, elle eût souscrit peut-être, sans ce succès inattendu, aux conditions de paix les plus humiliantes et les plus dures. Déjà la banque avait suspendu ses payements, et les fonds publics étaient tombés plus bas qu'aux plus mauvais jours de la guerre d'Amérique; l'opinion générale se prononçait contre la continuation des hostilités, le parlement se montrait disposé à refuser les subsides que réclamait le ministère, et le génie de Pitt ne soutenait qu'à peine le cabinet ébranlé à travers tant de difficultés et de périls. La victoire remportée sur la flotte espagnole ranima l'esprit national et vint donner à l'administration la force néces-

saire pour faire face à cette crise menaçante; mais l'Angleterre allait se trouver en présence d'épreuves plus dangereuses encore qui préparaient à Jervis un nouveau triomphe.

En effet, vers la fin du mois de février 1797, au moment même où venait avorter dans les eaux du cap Saint-Vincent ce projet de coalition maritime qui devait réunir dans le port de Brest la flotte de Carthagène à celle du Texel, au moment où l'Angleterre voyait son littoral sans défense couvert encore une fois par les remparts mobiles qui l'avaient défendue depuis les temps glorieux d'Élisabeth, une sourde agitation faisait éclater dans l'escadre de la Manche les premiers symptômes d'une insurrection cent fois plus redoutable que ne l'eût été la présence d'une flotte ennemie à l'embouchure de la Tamise. Lord Howe, qui commandait alors à Portsmouth les forces anglaises réunies dans la Manche, reçut plusieurs lettres anonymes contenant les réclamations les plus vives en faveur des équipages de la flotte; mais, au lieu d'accorder à ces pétitions l'attention que méritait une pareille démarche, l'amiral se contenta de l'assurance qui lui fut transmise par plusieurs capitaines du bon esprit qui régnait à bord de leurs vaisseaux; il pensa qu'un silence absolu ferait justice de prétentions qu'il n'était pas en son pouvoir d'accueillir et qu'il se souciait peu de discuter. Le 30 mars cependant, l'escadre qui croisait devant

Brest sous le commandement de lord Bridport vint mouiller à Spithead, et le 15 avril, au moment où cette escadre recevait l'ordre d'appareiller pour aller reprendre sa croisière, l'équipage du ROYAL-GEORGE, sur lequel flottait le pavillon du commandant en chef, au lieu de se porter dans les batteries pour lever l'ancre, monta dans les haubans du vaisseau, et poussa trois acclamations auxquelles répondirent immédiatement, comme un écho terrible, les *hourras* séditieux des autres matelots de l'escadre. Le secret de ce complot avait été si bien gardé et l'aveuglement des chefs était tellement complet, que rien n'avait transpiré jusque-là des projets des mécontents. En vain essaya-t-on de faire rentrer ces hommes égarés dans le devoir. Les prières et les exhortations restèrent inutiles. Ceux des officiers qui s'étaient rendus coupables de quelques actes d'oppression furent envoyés à terre; les autres purent rester à bord sans avoir à subir aucun mauvais traitement. Le lendemain, les équipages prêtèrent serment de rester fidèles à la cause commune et de ne point lever l'ancre qu'on n'eût fait droit à leurs demandes. Des cordes furent en même temps passées au bout des vergues pour indiquer le sort réservé à ceux qui failliraient à cet engagement, et des délégués choisis par les matelots se réunirent à bord du vaisseau-amiral, afin de rédiger et de signer deux pétitions, l'une à la Chambre des communes, l'autre à l'Ami-

rauté. Rappelant les services rendus au pays par les marins anglais, les pétitionnaires exposaient leurs griefs dans un langage plein de convenance et de respect. Ces griefs, quelque fondés qu'ils pussent être, n'auraient point, il faut le dire, suffi pour soulever une flotte française; nos matelots sont moins dociles peut-être que les marins anglais; en revanche, de plus nobles instincts les animent. Les équipages de la flotte de lord Bridport réclamaient une augmentation de paye, une ration plus considérable et mieux composée, une distribution plus équitable des parts de prise, divers avantages pour les matelots blessés ou infirmes, et la liberté, en revenant de la mer, d'aller visiter leur famille. Cette dernière demande était assurément la plus légitime. Il est impossible, en effet, de rien imaginer de plus affreux que la séquestration à laquelle se trouvait condamnée, pendant des années entières, la grande majorité des équipages anglais. Quant à la rigueur de la discipline maritime, aux châtiments corporels auxquels ils se trouvaient soumis sans le moindre contrôle, les insurgés s'y arrêtaient à peine et se bornaient à demander que ces châtiments ne leur fussent plus infligés au caprice des officiers inférieurs. Les préoccupations matérielles, les intérêts les plus grossiers, tenaient donc la première place dans l'esprit des révoltés de Portsmouth, et l'insurrection d'une

escadre française eût eu, dès le principe, on peut en être certain, un plus noble et plus dangereux caractère.

Dès que la nouvelle de ce mouvement eut été transmise à Londres, le gouvernement, sérieusement alarmé, donna l'ordre à l'Amirauté de se transporter à Portsmouth, et lui prescrivit d'adopter immédiatement les mesures les plus efficaces pour étouffer la révolte à sa naissance. Conformément à ces instructions, le premier lord de l'Amirauté, le comte Spencer, après quelques pourparlers inutiles, engagea les officiers généraux qui servaient dans l'escadre de lord Bridport à se rendre à bord du vaisseau sur lequel s'étaient réunis les délégués, afin d'essayer par de nouvelles démarches de les faire rentrer dans le devoir. Les exigences qui se manifestèrent dans cette entrevue exaspérèrent tellement un des officiers généraux, le vice-amiral Gardner, qu'il saisit un des délégués au collet et jura qu'il les ferait tous pendre pour prix de leur trahison. Un tel acte de violence ne pouvait avoir que des suites fâcheuses. Peu s'en fallut qu'il ne coûtât la vie à l'amiral Gardner. Au retour de leurs délégués, voulant témoigner qu'ils regardaient les conférences comme rompues, les matelots offensés hissèrent à bord de chaque vaisseau le pavillon rouge en signe de défi et de rébellion; les canons furent chargés, et les navires mis en état de défense.

Le lendemain pourtant, les mutins revinrent à

des sentiments plus calmes, et de nouvelles propositions de lord Bridport furent acceptées après quelques instants de délibération. Près de quinze jours s'écoulèrent ainsi. La flotte, à l'exception de trois vaisseaux, avait quitté Spithead pour aller mouiller à l'entrée même de la rade, et l'amiral n'attendait plus qu'un vent favorable pour la conduire devant Brest, quand, irrités de ne point recevoir du parlement et de la couronne la confirmation des promesses de lord Bridport, les équipages arborèrent de nouveau l'étendard de la révolte. Le sang coula cette fois à bord d'un vaisseau; ce vaisseau était celui que montait le vice-amiral Colpoys. Fidèles à leur vieille réputation de loyauté, les soldats de marine prirent les armes; au moment où l'équipage, confiné dans les batteries, braquait vers le gaillard d'arrière deux canons qu'il venait de démarrer de la batterie haute et qu'il avait traînés sous les écoutilles, les soldats exécutèrent une décharge générale qui renversa onze hommes dont six reçurent des blessures mortelles. Moins intimidés qu'exaspérés, les matelots se précipitèrent sur le pont, s'emparèrent du premier lieutenant, et s'apprêtèrent à immoler cette première victime à leur ressentiment; mais le vice-amiral Colpoys, s'avançant vers les mutins, leur déclara que ce qui s'était passé n'avait eu lieu que d'après ses ordres et conformément aux prescriptions de l'Amirauté. Singulier exemple de ce respect

des lois si profondément empreint dans le caractère britannique! les mêmes hommes qui venaient de se mettre en état de révolte ouverte contre leurs officiers, ces hommes ivres de fureur et altérés de vengeance qu'excitait encore le spectacle de leurs camarades expirants, demandèrent à prendre connaissance des instructions de l'Amirauté, et jugèrent l'emploi de la force suffisamment justifié, dès qu'un ordre précis autorisait l'Amiral à y avoir recours. Le malheureux officier dont leur rage avait déjà résolu le sacrifice fut immédiatement relâché, les soldats de marine furent désarmés sans qu'on se portât contre eux à la moindre violence, et le vice-amiral Colpoys reçut l'invitation de se retirer dans sa chambre.

Enfin, le 14 mai, un mois après le commencement de la sédition, lord Howe arriva de Londres avec de pleins pouvoirs pour terminer cette malheureuse affaire. Il apportait aux équipages révoltés l'assurance d'une amnistie complète, l'acte du parlement qui sanctionnait les concessions consenties par lord Bridport, et la nouvelle que 436 000 livres sterling avaient été votées par la Chambre des communes pour faire face aux nouvelles charges imposées au trésor. Ces conditions furent agréées; le lendemain, accompagnés de lord et de lady Howe et de plusieurs autres personnages de distinction, les délégués visitèrent les bâtiments mouillés à Spithead, apaisèrent par

leur présence une nouvelle révolte à la veille d'éclater dans l'escadre de sir Roger Curtis, qui en ce moment arrivait de croisière, et, à leur retour à Portsmouth, portèrent lord Howe sur leurs épaules jusqu'à la maison du gouverneur.

Des désordres semblables à ceux dont la rade de Portsmouth avait été le théâtre avaient également éclaté à bord des vaisseaux mouillés à Plymouth; mais, inspiré par les mêmes motifs que la révolte de Spithead, ce mouvement s'apaisa de lui-même, dès que la flotte de lord Bridport fut rentrée dans le devoir. Cependant une insurrection d'une plus haute portée, et qui semblait se lier à l'agitation politique du pays, se préparait dans la flotte de la Tamise et dans celle de la mer du Nord. La résistance que ces deux escadres, dans lesquelles on comptait un grand nombre de marins irlandais, opposèrent aux premières tentatives de conciliation, le ton menaçant de leurs démarches, l'audace des prétentions qu'elles affichèrent eussent suffi pour indiquer des mécontentements plus sérieux et plus graves que ceux dont l'Amirauté venait de triompher. Les bâtiments mouillés à Sheerness sous les ordres du vice-amiral Charles Buckner furent les premiers à donner le signal des nouveaux troubles, et bientôt l'escadre de l'amiral Duncan, à l'exception de deux vaisseaux, vint se joindre à la flotte insurgée de la Tamise. Cette escadre, composée de 15 vaisseaux

de ligne, était partie de la rade de Yarmouth pour se rendre devant le Texel, et l'amiral Duncan, malgré les qualités aimables qui le recommandaient à l'affection de ses équipages, se vit abandonné, presque en présence de l'ennemi, par une flotte qui avait longtemps fait son orgueil et son espoir.

A Sheerness comme ailleurs, les révoltés mirent dans leur insurrection toutes les formes de l'ordre le plus régulier. Ils nommèrent à bord de chaque vaisseau un comité composé de douze membres, qu'ils chargèrent de la police intérieure du navire, et deux délégués par vaisseau, qui, réunis sous la présidence d'un matelot du SANDWICH, le fameux Richard Parker, durent présider aux mouvements généraux de la flotte. Mouillée au milieu de la Tamise, cette escadre arrêtait les bâtiments marchands qui remontaient vers Londres, et menaçait, si l'on tardait à faire droit à ses réclamations, de prendre la mer et de se rendre dans les ports d'Irlande, où les vaisseaux de l'amiral Kingsmill venaient aussi de se mutiner. Dans ces tristes conjonctures, le gouvernement anglais se montra digne de la confiance du pays et se maintint à la hauteur des circonstances. L'amiral sir Roger Curtis dut se tenir prêt à se porter dans la Tamise avec une partie de la flotte de Portsmouth, sur la fidélité de laquelle on crut pouvoir compter; 15 000 hommes d'infanterie et de cavalerie furent rassemblés au-

tour de Sheerness, les fortifications de Gravesend furent mises en état, et des fourneaux à boulets rouges furent disposés dans tous les forts qui défendent les approches de cette place. En même temps, on obtenait des vaisseaux mouillés à Spithead et à Plymouth de désavouer la nouvelle insurrection. Les équipages réconciliés firent parvenir à leurs camarades une adresse pathétique, pour les exhorter à suivre leur exemple et à se contenter des concessions déjà faites. Cette démarche produisit tout l'effet qu'on en devait attendre : plusieurs vaisseaux coupèrent leurs câbles, et, se séparant des insurgés, allèrent se réfugier sous les batteries de Woolwich et de Gravesend. Le 13 juin, le pavillon rouge ne flottait plus qu'à bord de trois vaisseaux sur lesquels s'étaient retirés les délégués de la flotte; le lendemain, l'équipage du SANDWICH livrait Parker aux soldats envoyés pour l'arrêter. Parker, sur lequel ces lugubres circonstances attirèrent un instant les yeux de l'Europe, était simple matelot à bord du SANDWICH. C'était un homme d'une trentaine d'années, d'une taille assez élevée, et dont le visage hâlé et les traits amaigris ne manquaient ni de dignité ni d'expression. Durant l'exercice de son pouvoir éphémère, il avait conservé une veste bleue à demi usée; ce fut dans ce costume qu'il comparut à bord du NEPTUNE devant la commission militaire appelée à prononcer sur son sort. L'instruction du procès remplit

deux séances ; Parker se conduisit jusqu'au dernier moment avec autant de décence que de fermeté. Son maintien fut froid et recueilli, ses interpellations aux témoins à charge indiquèrent plus d'habileté et de présence d'esprit qu'on ne se fût attendu à en rencontrer chez un pareil homme. Du reste, il n'essaya point de se défendre, et sembla livrer sa tête à ses juges avec la résignation d'un conspirateur qui a mesuré d'avance les conséquences de sa défaite.

La mort de Parker n'éteignit point les ferments de sédition qui, depuis tant d'années, bouillonnaient dans ces équipages si cruellement traités par un pays ingrat. L'insurrection de Portsmouth était à peine apaisée, que les renforts expédiés à l'amiral Jervis apportèrent au milieu de son escadre le germe de l'esprit turbulent qui avait infecté les escadres du Nord. La main de fer du rigide amiral eut bientôt comprimé ces tendances subversives, et ce fut en face de l'ennemi, en vue même de Cadix et de la flotte espagnole, qu'il brisa le dernier effort de l'indiscipline.

Pour subvenir aux besoins toujours croissants de ses nombreux armements, le gouvernement anglais avait été contraint de faire un nouvel appel au pays. Une loi qu'il obtint du parlement obligea chaque paroisse ou district à fournir, en raison de son étendue et de sa population, un certain contingent destiné au service de la flotte. Les paroisses, de leur côté, pour remplir cette obligation, offri-

rent, sous le nom de *bounty-money*, une somme de 30 guinées, souvent même une somme supérieure, aux personnes qui voudraient contracter pour le service de la marine un engagement volontaire. Cette prime séduisit malheureusement beaucoup de gens qui avaient occupé autrefois un rang plus élevé dans la société : de petits marchands ruinés, des clercs de procureurs, des hommes perdus de débauches et de dettes qui fuyaient, sur les vaisseaux du roi, la prison du comté ou les poursuites de leurs créanciers. Parmi ces volontaires se trouvèrent même quelques Irlandais affiliés aux sociétés secrètes qui rêvaient pour leur pays un affranchissement devenu impossible. Le serment des *Irlandais unis* servit de lien au nouveau complot, et Bott, ancien procureur, homme artificieux et résolu, nourri dans les subtilités de la chicane, délégué d'un des comités révolutionnaires les plus actifs, Bott, embarqué comme simple matelot sur la flotte de Cadix, devint l'âme de l'entreprise. Il s'agissait, ainsi qu'il l'avoua lui-même avant de mourir, de pendre lord Jervis, de se débarrasser de tous les officiers dont les services ne seraient pas reconnus indispensables, et de remettre le commandement de la flotte à un matelot intelligent nommé David Davison. Cette révolution une fois accomplie, la flotte devait se rendre dans un des ports d'Irlande, appeler le peuple aux armes et décider une nouvelle insurrection.

Lord Jervis était prévenu par l'Amirauté des dangers qu'il allait courir; mais il n'était pas homme à s'en émouvoir. Il refusa, malgré les inquiétudes que lui témoignaient plusieurs capitaines, d'arrêter la distribution des lettres qui arrivaient d'Angleterre. « C'est, dit-il, une précaution superflue. J'ose affirmer que le commandant en chef de cette escadre saura bien maintenir son autorité, si l'on essaye d'y porter atteinte. » Il se contenta d'interdire toute communication entre les divers bâtiments de la flotte; les officiers commandant les détachements de soldats de marine embarqués sur l'escadre furent mandés à bord du vaisseau LA VILLE DE PARIS, qui portait alors le pavillon de lord Jervis. L'amiral leur fit connaître ses intentions. Leurs soldats devaient désormais occuper dans les batteries un poste de couchage séparé de celui des matelots, manger à part, et former à bord de chaque vaisseau un groupe distinct et respecté, spécialement chargé de la police du navire. Jervis voulut, en outre, qu'il fût sévèrement interdit à ces soldats de converser en irlandais, et il prescrivit aux commandants de l'escadre de ne rien négliger pour entretenir chez eux le sentiment de l'honneur militaire[1]. Après avoir ainsi pré-

[1] Les soldats de marine tiennent une place considérable dans la composition d'un équipage anglais. On a moins pour objet de procurer aux vaisseaux sur lesquels on les embarque une meil-

paré ses moyens de défense, il attendit l'insurrection de pied ferme. Aux premiers symptômes qui en trahirent l'approche, il frappa les coupables sans pitié comme sans peur. Pendant quelques mois, les cours martiales et les exécutions se succédèrent dans l'escadre de Cadix. Le capitaine

leure mousqueterie, un détachement propre à opérer dans les descentes, que de placer la discipline de l'équipage sous la garde d'une forte garnison. Le matelot anglais a d'incontestables vertus. Tant qu'il obéit, son obéissance est silencieuse, active et sans bornes. Il n'a pas besoin, comme le marin français, d'être sans cesse convaincu, exhorté ou de s'exciter par ses propres paroles. Mais c'est un être rude et brutal, sujet aux emportements de l'ivrognerie. Il serait d'une haute imprudence de n'avoir aucun moyen de le contenir dans ses égarements. En France, au contraire, la présence de soldats, à bord des navires de la flotte, a failli devenir plus d'une fois l'occasion de séditions très-graves. Il est vrai que c'était au temps où les châtiments corporels et la brutalité des agents subalternes blessaient chez le soldat des instincts qui n'étaient pas encore éveillés chez le matelot. Il n'en est pas moins certain que la discipline navale ne gagnerait rien chez nous à l'embarquement d'une garnison. Je crois qu'elle n'y perdrait rien non plus, puisque le même code régit aujourd'hui, à peu de chose près, les armées de terre et de mer ; mais l'embarquement des soldats est une ressource qu'il faut, à mon avis (j'en ait dit ailleurs les raisons), conserver pour le temps de guerre. Je regarderai alors comme très-avantageux d'appeler des détachements de *troupes d'élite* à compléter nos équipages, par le simple motif que des soldats, surtout des *soldats d'élite*, valent mieux que des *recrues* (fût-ce même des recrues de l'inscription maritime), et que, si une guerre sérieuse éclatait, on n'aurait plus bientôt que des recrues à nous donner.

Pellew voulut intercéder auprès de lord Jervis en faveur d'un matelot dont la conduite avait été jusque-là irréprochable. « Nous n'avons encore puni que des misérables, répondit l'amiral, il est temps que nos marins apprennent qu'il n'est point de conduite passée qui puisse racheter un instant de trahison. » — « Le châtiment d'un franc vaurien, disait-il souvent, est sans utilité, car il ne peut servir d'exemple ; où en serions-nous donc si la bonne réputation d'un coupable pouvait lui assurer l'impunité ? »

Les circonstances étaient graves quand lord Jervis s'exprimait ainsi, et peut-être exigeaient-elles impérieusement ces extrêmes rigueurs ; cependant, il faut le reconnaître, malgré l'étendue des services que le comte de Saint-Vincent a rendus à son pays, il fut heureux pour l'Angleterre que le sort eût placé derrière lui Nelson et Collingwood. Ces natures inflexibles provoquent mal aux grandes choses; elles humilient trop la volonté humaine pour ne pas lui ravir un peu de son élan et de son énergie. Il appartenait à l'amiral Jervis d'organiser la marine anglaise, et d'y faire pénétrer, à force de vigueur et de persévérance, les doctrines absolues et rigoureuses en dehors desquelles il n'entrevoyait que confusion et désordre. Dans un temps où l'insurrection avait fait flotter le drapeau rouge sous les yeux mêmes de l'Amirauté, et contraint le parlement à compter

avec elle, le comte de Saint-Vincent avait consommé sa victoire par un dernier triomphe, en raffermissant la discipline ébranlée; sa tâche était remplie. Il fallait maintenant des chefs plus populaires pour faire face aux péripéties qui se préparaient. Grâce à Jervis, la puissance de la marine anglaise était fondée : Nelson et Collingwood allaient la mettre en œuvre.

CHAPITRE XIII.

Nelson, chef d'escadre.

En quelques années, deux grands faits s'étaient produits dans le monde maritime : l'ancienne organisation avait péri chez nous, elle s'était perfectionnée chez nos adversaires. Dès l'ouverture des hostilités, on vit la décadence de nos institutions se trahir par des revers inattendus. Instruit par cet exemple, Jervis, au milieu des symptômes de dissolution qui menacent la marine anglaise, voue un culte austère à l'obéissance passive. La constitution vigoureuse de la flotte remplit sa carrière et occupe ses dernières pensées. Peu audacieux lui-même, il ouvre la route à l'audace. Nelson s'y précipite et vient manifester, avec la rapidité de la foudre, les résultats latents d'une double révolution. L'influence administrative, remarquons-le bien, subit plutôt qu'elle ne dirige ces transformations successives des escadres britanniques. C'est que la vie, en effet, n'est pas dans l'amirauté; elle est dans les camps flottants où s'élaborent les succès qui vont nous surprendre. Hood, Jervis, Nelson, se

transmettent rapidement le flambeau créateur, et se lèguent l'un à l'autre une sorte de royauté. Sous les regards défiants de l'amirauté anglaise, c'est presque une dynastie qui se fonde. Les maires du palais ont dérobé le sceptre aux rois fainéants.

Au moment où Nelson s'apprête à recueillir l'héritage de Jervis, il n'est point inutile de chercher à démêler, à travers le nuage lumineux que la fortune jette autour de ses favoris, les lignes véritables, les traits profondément accusés de cette grande figure. « La forfanterie de Nelson, écrivait en 1805 l'amiral Decrès à l'Empereur, égale son *ineptie* (et j'emploie ici le mot propre); mais il a une qualité éminente, c'est de n'avoir avec ses capitaines de prétention que celle de la bravoure et du bonheur, d'où il résulte qu'il est accessible à des conseils, et que, dans les occasions difficiles, s'il commande nominalement, c'est un autre qui dirige réellement. » C'était traiter bien durement le plus illustre amiral de la marine anglaise, et pourtant cette opinion, si choquante au premier abord, n'en contient pas moins le germe d'une opinion éclairée, et comme la substance du jugement désintéressé de l'histoire. Nelson fut, sans contredit, le plus grand des amiraux anglais: un peu moins de bonheur, et ses compatriotes eux-mêmes, non moins sévères que le ministre Decrès, de tous ces amiraux l'eussent proclamé le plus incapable. Nelson, en effet, n'a pas été moins témé-

raire, moins dédaigneux des règles dans les occasions où il a triomphé que dans celles où la fortune a trompé ses efforts. Entre Aboukir et Ténériffe, entre Copenhague et Boulogne, il n'y a que la différence du succès. C'est toujours la même audace, le même emportement, la même tendance à tenter l'impossible; la tactique de Nelson, celle qu'il enseigne à ses capitaines vaincus devant Boulogne, celle qu'il a mise lui-même en pratique jusqu'à sa dernière heure, est là tout entière avec sa grandeur et ses fautes : se jeter résolûment au plus fort du danger, compter sur ses compagnons pour en sortir vainqueur. Après l'avoir suivi sur le champ de bataille, après avoir étudié, dans les grands événements auxquels il préside, les moyens aussi bien que les résultats, on se sent porté, en dépit des idées reçues, à lui appliquer ces paroles dont Jervis s'est servi pour tracer le portrait du vainqueur de Camperdown [1] : « C'était un vaillant officier, peu versé

[1] Le combat de Camperdown, dans lequel l'amiral Duncan, alors âgé de soixante-six ans, battit, le 11 octobre 1797, la flotte hollandaise, commandée par l'amiral de Winter, est en effet le premier exemple de ces affreuses mêlées qui allaient succéder aux batailles rangées de la guerre d'Amérique. Ce fut une sanglante journée. 1,040 hommes furent mis hors de combat à bord de la flotte anglaise, 1,160 à bord de la flotte hollandaise. 16 vaisseaux anglais étaient sortis de la rade de Yarmouth, 15 vaisseaux hollandais de la rade du Texel. Les deux flottes se rencontrèrent devant Camperdown, entre le Texel et Rotterdam. Une

dans les subtilités de la tactique, et qui s'y fût bien vite embarrassé. Quand il aperçut l'ennemi, il courut à lui, sans songer à former tel ou tel ordre de bataille. Pour vaincre, il compta sur le *brave exemple* qu'il allait donner à ses capitaines, et l'événement répondit complétement à son espoir. »

Une stratégie aussi excentrique eût trouvé la discipline de Jervis insuffisante. Il fallait ajouter à cette discipline un élément nouveau : la passion dans l'obéissance. « J'avais le bonheur, milord, écrivait Nelson à lord Howe après le combat d'Aboukir, de commander à *une armée de frères*. Un combat de nuit était donc entièrement à mon avantage. Chacun de nous savait ce qu'il avait à faire, et j'étais certain que tous mes vaisseaux chercheraient dans la mêlée un vaisseau français. » Voilà une confiance qui simplifie singulièrement les situations, et qui peut bien justifier quelques imprudences. Si cette confiance ne fut jamais trahie, si de tous les amiraux anglais, Nelson fut le mieux servi par ses capitaines, il n'eut pas (insistons sur ce point) à en remercier la fortune : il ne dut ce précieux avantage qu'à lui-même, il l'obtint de l'obéissance intime qu'on demande souvent en vain

partie des vaisseaux hollandais lâcha pied. Les autres, exercés à un tir plus meurtrier que celui de nos vaisseaux, tir qui s'adressait à la coque et non à la mâture de l'ennemi, firent chèrement payer à la flotte anglaise la capture de 9 vaisseaux et de 2 frégates.

à des règlements inflexibles, et qu'il sut faire naître d'un dévouement tout spontané. C'est ainsi que son audace et son ardeur devinrent contagieuses, c'est ainsi que, dans des escadres vouées aux plus rudes croisières, aux plus monotones campagnes, on vit toujours (ce qu'on n'eût point trouvé peut-être dans la flotte de Jervis) des visages satisfaits, des fronts épanouis, et cette apparence de bien-être qui réjouit le cœur d'un chef.

Le succès obtenu, Nelson en rapportait généreusement l'honneur à ses capitaines. Toujours prêt à reconnaître un service rendu au feu, il faisait appeler dans la baie d'Aboukir le commandant du MINOTAUR pour le remercier de son assistance pendant l'action. Dans une autre affaire moins éclatante, n'étant encore que capitaine de l'AGAMEMNON, il avait renvoyé à son premier lieutenant les éloges que lui attirait la belle conduite de son vaisseau; « car jamais officier, écrivait-il, n'a ouvert un meilleur avis dans un moment plus opportun. » Cet homme héroïque sentait qu'entre lui et ses officiers le dévouement devait être réciproque, et en toute occasion on le vit défendre leurs intérêts avec l'ardeur qu'ils mettaient de leur côté à servir sa gloire.

A ce zèle honorable, Nelson joignait une simplicité de manières qui, chez les hommes supérieurs, est une séduction de plus. Il craignait peu d'exposer sa dignité en se montrant communicatif

avec les gens qui l'entouraient, et dont il acceptait volontiers la supériorité dans quelques-uns des mille détails dont se complique le métier de la mer. Il rendait ainsi justice à ces mérites spéciaux, et savait provoquer (Decrès lui accordait *cette qualité éminente*) des conseils d'où jaillissaient souvent pour lui des lumières inattendues. Il pensait, du reste, que la participation de chacun au plan définitif devait en assurer l'exécution et en faciliter l'intelligence; car, persuadé qu'il ne doit y avoir rien d'absolu dans un plan d'opérations arrêté à l'avance, il exigeait moins un respect trop scrupuleux de ses ordres qu'un concours loyal et empressé. Cependant il appréciait, autant que lord Jervis lui-même, la nécessité de la soumission la plus passive à bord d'un navire de guerre, et nous avons dit déjà que c'était à l'indiscipline de nos équipages qu'il avait attribué la décadence de notre marine; mais il était d'avis qu'il vaut mieux prévenir les délits que d'avoir à les réprimer. Quand Jervis, devant Cadix, étouffa par une répression énergique les complots près d'éclater, Nelson approuva sans hésitation ces rigueurs nécessaires. « L'état des esprits, dit-il, exige des mesures extraordinaires, et si l'on eût montré en Angleterre la résolution que nous avons montrée ici, je ne crois pas que le mal eût jamais été aussi loin. » — « Cependant, ajoutait-il aussitôt, je suis tout à fait du parti de nos marins dans leurs premières

réclamations. Lord Howe a eu grand tort de ne leur accorder aucune attention. Nous sommes, en vérité, gens dont on se soucie trop peu. Une fois la paix venue, c'est à qui nous traitera le plus indignement. »

Aux yeux de Nelson, le premier devoir d'un amiral était de s'occuper sans cesse du bien-être matériel et moral des hommes dont la conduite lui était confiée. La veille de Trafalgar, on le voit s'occuper d'assurer l'exacte distribution, sur tous les bâtiments de la flotte, des légumes venus de Gibraltar, et recommander l'installation d'un théâtre à bord de chaque vaisseau; car ce que Nelson craignait le plus pour le matelot anglais, c'étaient la monotonie des longs blocus et les dangereuses tentations de l'oisiveté. Aussi l'activité était-elle chez lui un calcul presque autant qu'un besoin de sa nature, un moyen de succès dans les grandes circonstances, un moyen de discipline dans les temps ordinaires. Il voulait que ses équipages fussent sans cesse tenus en haleine par des coups de main audacieux, par des manœuvres périlleuses, parce qu'il comptait sur l'attrait de semblables entreprises pour éloigner d'eux les mauvaises pensées et les retenir dans le devoir. « J'aime mieux, disait-il, perdre cinquante hommes par le feu de l'ennemi, que d'être obligé d'en pendre un seul. » Il aimait d'ailleurs sincèrement ces braves gens dont il appréciait le courage, comme l'empereur aimait ses

soldats, comme tout homme digne de commander aux autres doit aimer ses frères d'armes et ses instruments de gloire. *Ses grognards*, à lui, étaient *ces vieux Agamemnons*[1] dont quelques-uns regardent peut-être encore couler la Tamise à Greenwich, et qui, au mois de juin 1800, voyant leur amiral s'apprêter à quitter LE FOUDROYANT sans eux, adressaient à l'infidèle ces affectueux reproches :

« Milord, nous avons été avec vous dans tous vos combats et de terre et de mer. Nous sommes l'équipage de votre canot et nous vous avons déjà suivi sur plus d'un navire. Puisque vous rentrez en Angleterre, permettez-nous d'y rentrer avec vous, et veuillez excuser ce style un peu rude : c'est celui de marins qui ne savent guère écrire, mais qui n'en sont pas moins vos fidèles et obéissants serviteurs[2]. »

Il y a quelque chose de consolant à penser que la discipline n'est point toujours obligée de revêtir des formes acerbes et dures : aussi n'est-ce point sans un secret plaisir qu'on retrouve chez le compagnon et l'émule de Nelson, chez l'honnête et le noble Collingwood, la même bienveillance jointe à la même énergie, le don de se faire aimer

[1] *All old Agamemnons.*

[2] « Un des plus sages règlements de la marine anglaise est, sans contredit, celui qui autorise le capitaine promu à un nouveau commandement, ou l'amiral dont le pavillon doit se transporter sur un nouveau vaisseau, à conserver avec lui un certain

uni encore une fois au talent de se faire obéir. Dans un temps où il y avait à peine un matelot anglais qui ne portât sur ses épaules le stigmate du fouet aux neuf lanières, ces deux amiraux illustres témoignaient une égale aversion pour les châtiments corporels. Tous deux, adorés de leurs équipages et de leurs officiers, vivaient en parfaite confiance au sein de cette grande famille militaire, sans éprouver la crainte de voir leur autorité compromise par leur condescendance. Heureux privilége de ces hommes énergiques dont l'indulgence ne saurait être taxée de faiblesse, de pouvoir être impunément humains et débonnaires ! « Je puis me vanter, disait Nelson, d'avoir fait mon devoir tout aussi bien que les plus rigides de

nombre des subalternes et des matelots qui servaient sous ses ordres.

« *Outre son patron de canot*, chaque capitaine peut faire passer du bâtiment qu'il quitte sur celui qu'il va monter :

En débarquant d'un bâtiment				offic.-marin.	matel.	Total.
de 100 can.	et de	850 hom.	d'équip.	12	23	35
98	—	738	—	10	20	30
80	—	650	—	10	20	30
74	—	590	—	8	17	25
64	—	491	—	7	13	90
50	—	343	—	6	12	18
44	—	294	—	6	12	18

(*Force navale de la Grande-Bretagne*, par M. Charles Dupin. Paris, 1821.)

ces messieurs, et de l'avoir fait sans perdre l'affection de ceux qui servaient sous mes ordres. » Aussi, pendant que la sédition grondait sourdement dans l'escadre de Cadix, le vaisseau que montait Nelson n'eut-il point à subir une seule cour martiale. Ce vaisseau était cependant LE THESEUS, un de ceux dont l'équipage avait pris la part la plus active aux derniers troubles; mais il portait à peine depuis quelques semaines le pavillon de Nelson, que l'amiral trouva sur le gaillard d'arrière le billet suivant :

« Gloire à l'amiral Nelson! Que Dieu bénisse le capitaine Miller! Grâces leurs soient rendues pour les officiers qu'ils nous ont donnés! Nous sommes heureux et fiers de servir sous leurs ordres, et nous verserons la dernière goutte de notre sang pour le leur prouver. Le nom du THESEUS sera immortel comme l'est déjà celui du CAPTAIN [1]. »

[1] Vaisseau que montait Nelson au combat du cap Saint-Vincent.

CHAPITRE XIV.

Tentative de Nelson sur l'île de Ténériffe. 24 juillet 1797.

Promu au grade de contre-amiral, grâce à son rang d'ancienneté, le 20 février 1797, et maintenu sous les ordres de l'amiral Jervis, Nelson, à l'âge de trente-neuf ans, avait à peine jeté les fondements de sa gloire; mais il répétait souvent avec une naïve confiance ces paroles prophétiques : « Une fois dans le champ de l'honneur, je défie qu'on me tienne en arrière. » Sous un pareil chef, les matelots du THESEUS ne pouvaient attendre longtemps l'occasion de montrer la sincérité de leurs promesses.

Le 31 mars 1797, l'amiral Jervis, à la tête de 21 vaisseaux de ligne, avait quitté la rade de Lisbonne et était venu établir sa croisière devant Cadix, où se trouvaient réunis, sous le commandement de l'amiral Mazarredo, 25 vaisseaux espagnols dont 4 à trois ponts, 11 frégates, 3 bricks, et 136 chaloupes-canonnières. On ne doit point oublier que les galions chargés des trésors du nouveau monde avaient, de tout temps, rendu la

guerre avec l'Espagne très-populaire dans la marine anglaise, et que l'escadre de Jervis avait hâte de recueillir les fruits de sa victoire. Aussi, à peine le combat du 14 février avait-il contraint la flotte de l'amiral Cordova de se réfugier dans Cadix, que les frégates anglaises s'étaient échelonnées du détroit au cap Saint-Vincent, afin d'intercepter les navires attendus d'Amérique; mais le résultat n'avait point répondu à leurs espérances : le vice-roi du Mexique, que l'on croyait parti de la Vera-Cruz avec d'immenses trésors, n'avait pas encore paru, et le bruit se répandait, qu'informé de la présence des croisières anglaises, il s'était arrêté à Santa-Cruz de Ténériffe. Nelson et Troubridge conçurent aussitôt la pensée d'aller enlever dans ce port le vice-roi et ses fabuleuses richesses. Déjà, en 1657, le célèbre amiral Blake avait réussi dans une semblable expédition, et ce souvenir avait de quoi tenter l'audace de Nelson. Ses instances triomphèrent des derniers scrupules du comte de Saint-Vincent, et, le 15 juillet 1797, il quitta la flotte avec une division composée de quatre vaisseaux de ligne et de trois frégates.

L'île de Ténériffe est de facile défense; produit d'une éruption volcanique, comme tout le groupe dont elle fait partie, elle présente ces pics abrupts, ces côtes escarpées, ces rochers et ces précipices qui distinguent les terrains d'origine plutonienne. La baie même de Santa-Cruz n'est qu'un assez

mauvais mouillage; car, à moins d'un demi-mille de terre, on trouve déjà près de quarante brasses de fond. Le rivage, bordé de roches détachées et arrondies par l'action incessante de la vague, sans abri contre la houle de l'Atlantique qui vient se briser en écumant sur la plage, n'offre aucun point de débarquement où les canots ne soient en danger. Un courant rapide, des vents variables et souvent impétueux, rendent en outre les approches de l'île difficiles et contribuent à la protéger contre une surprise. Nelson avait prévu ces obstacles, mais il en eût fallu de plus grands pour le faire reculer.

Cependant l'intérêt que semblait offrir une tentative aussi périlleuse était déjà bien diminué, puisqu'on avait appris qu'au lieu des trésors du Mexique, il n'y avait dans le port de Santa-Cruz qu'un bâtiment de Manille richement chargé, il est vrai, mais dont la capture ne pouvait être mise en balance des risques que l'on allait courir pour s'en emparer. Si, comme on le présumait, le numéraire et les lingots faisant partie de la cargaison avaient été transportés en lieu sûr, il fallait opérer une descente, et sommer une garnison nombreuse de livrer honteusement sans combat cet argent et ce navire pour sa rançon. Réduite à de pareilles proportions, l'expédition semblait faite, il faut bien l'avouer, pour exciter la cupidité de quelque chef de boucaniers plutôt que l'ambition d'un ami-

ral déjà illustré par de glorieux faits d'armes. D'ailleurs jamais entreprise, il est facile de le comprendre, ne fut plus téméraire et n'offrit moins de chances de succès. Cependant Nelson, qui allait bientôt faire preuve de l'obstination la plus aveugle, déploya dans les préparatifs de ce coup de main désespéré toutes les ressources du génie actif et fécond qui a si souvent justifié ses témérités.

Les embarcations de l'escadre furent partagées en six divisions, et il leur fut prescrit de se donner mutuellement la remorque. Chaque division devait réunir ainsi les hommes appartenant au même navire, arriver à terre en force et débarquer d'un seul coup un détachement complet. Dès que la descente aurait été effectuée, les canots avaient l'ordre de se remettre à flot et de se tenir au large. Un capitaine de vaisseau fut spécialement chargé de faire exécuter cette partie importante des instructions de l'amiral. Avec le peu de forces dont on disposait, on ne pouvait songer à une attaque régulière, mais des échelles d'escalade avaient été disposées sous la direction même de Nelson, et on ne désespérait pas d'enlever par surprise un des forts qui dominent la ville. Le succès de cette opération dépendait entièrement d'un premier moment de terreur et d'alarme. Aussi rien n'avait-il été négligé pour rendre plus imposant l'aspect des troupes anglaises. Nelson, craignant que ses ma-

telots, avec leurs vestes bleues et leur apparence peu militaire, n'eussent plutôt l'air d'un parti de maraudeurs que d'un corps d'armée venant assiéger une ville, avait recommandé de rassembler tous les habits rouges qu'on pourrait trouver dans l'escadre, d'en affubler autant de marins, et, pour compléter leur équipement, de simuler avec de la toile les baudriers qui leur manquaient. Entre soldats et matelots on réunit ainsi environ 1,100 hommes que Nelson plaça sous les ordres de Troubridge, ce brave commandant du CULLODEN que Jervis appelait *le Bayard anglais*, et que nous avons vu, au combat du cap Saint-Vincent, attaquer si résolûment la ligne espagnole.

Le 20 juillet, traînant à la remorque toutes les embarcations de l'escadre, les trois frégates se dirigèrent vers le port de Santa-Cruz; mais une brise très-fraîche et un courant contraire s'opposèrent au débarquement. L'apparition de ces frégates avait cependant éveillé l'attention des Espagnols, et le surlendemain, quand, la nuit venue, les troupes anglaises furent mises à terre dans l'est de la ville, sur la plage de Valle-Seco, elles trouvèrent les hauteurs dont elles voulaient s'emparer si bien gardées par l'ennemi, qu'elles furent contraintes de se rembarquer. Avertis comme l'étaient alors les Espagnols, il y avait plus que de l'imprudence à persister dans cette folle expédition. Nelson y crut son honneur engagé, et il résolut de diriger

lui-même une troisième et dernière tentative. Le 24 juillet, à cinq heures du soir, les frégates vinrent mouiller à deux milles dans le nord-est de la ville, et parurent se disposer à opérer le débarquement des troupes dans cette direction; mais un plan plus hardi avait été conçu par Nelson, et c'était dans le port, sous la volée de 30 ou 40 pièces d'artillerie, qu'il avait donné rendez-vous à ses canots. Comptant sur la hardiesse même de son projet pour en assurer le succès, il voulait surprendre l'ennemi en se présentant à l'improviste sur le seul point où il ne pût être attendu. La nuit était sombre et pluvieuse, le temps à grains, le vent variable et inégal. Nelson avait soupé avec ses capitaines à bord de la frégate LE SEAHORSE; à onze heures du soir, 700 hommes s'embarquèrent dans les canots de l'escadre, 180 à bord du cutter LE FOX, et un détachement d'environ 80 hommes dans un bateau capturé la veille. Les Espagnols avaient à Santa-Cruz une garnison nombreuse, et, pour les aider dans leur défense, 100 matelots français; ces matelots appartenaient au brick *la Mutine*, que les embarcations des frégates LE LIVELY et la MINERVE avaient enlevé deux mois auparavant dans le port même de Ténériffe, pendant qu'une grande partie de l'équipage et le commandant lui-même se trouvaient à terre. Le cutter LE FOX et le canot de l'amiral, suivis de quelques autres embarcations, étaient arrivés à

demi-portée de canon de la tête du môle avant que l'alarme eût été donnée dans la ville; mais soudain le tocsin se fit entendre de toutes parts, et les batteries ouvrirent leur feu sur le cutter qu'elles venaient de découvrir. Un boulet frappa LE FOX au-dessous de la flottaison, et ce bâtiment coula sur place. Des 180 hommes qu'il portait, 97 périrent sans qu'on pût leur donner le moindre secours. Nelson néanmoins, animant ses canotiers, avait rapidement franchi la distance qui le séparait encore de la jetée; il portait la main à la poignée de son sabre, prêt à sauter sur le quai que défendaient quelques soldats espagnols, quand un boulet l'atteignit au coude et le renversa au fond de son canot. Il fallut le ramener à bord de son vaisseau. Le détachement de soldats et de matelots qui le suivait s'était emparé du môle, inutile avantage, car de la citadelle et des maisons voisines on faisait sur eux un feu terrible qui eut bientôt moissonné presque tous ceux qui avaient mis pied à terre.

Troubridge, qui commandait la seconde colonne d'attaque, n'avait pu, à cause de l'obscurité de la nuit, se diriger sur l'entrée du port, et il s'efforçait en vain de remonter vers le point de débarquement convenu. Il dut se résigner à tenter un débarquement au sud de la citadelle. Ceux des canots qui essayèrent d'imiter sa manœuvre furent roulés dans les brisants ou crevés sur les roches, et les

munitions qu'ils contenaient se trouvèrent hors de service.

Les capitaines Hood et Miller furent plus heureux : ils trouvèrent un endroit moins exposé à la houle pour mettre leurs troupes à terre; au point du jour, ils rallièrent le capitaine Troubridge, dont le détachement avait pénétré, sans rencontrer d'obstacle, jusqu'au centre de la ville. Ce dernier se trouva ainsi avec 340 hommes en face d'environ 8,000 Espagnols sans moyens de retraite et sans espoir de secours. La générosité du gouverneur de Santa-Cruz lui accorda des conditions plus favorables qu'il ne pouvait sérieusement l'espérer. Il fut stipulé entre eux que les troupes anglaises seraient renvoyées à bord de leurs vaisseaux, mais que l'amiral s'engagerait à ne tenter aucune nouvelle attaque contre Ténériffe ou les autres îles Canaries. Ainsi se termina cette malheureuse expédition, qui devait avoir son pendant quelques années plus tard sur les plages de Boulogne. 114 hommes y perdirent la vie, et 105 furent grièvement blessés. La victoire du cap Saint-Vincent avait moins coûté à l'Angleterre.

Nelson fut très-affecté de ce triste revers; lord Saint-Vincent parvint à le ranimer : « Il n'est au pouvoir d'aucun homme, lui dit-il, de commander au succès; mais vous et vos compagnons vous l'avez certainement mérité en déployant dans cette entreprise un héroïsme et une persévérance admi-

rables. » Telle fut aussi l'opinion de l'Angleterre; Nelson, que sa blessure condamnait pour quelque temps au repos, y fut reçu avec toutes les marques de distinction qu'on eût à peine accordées à un vainqueur. Cependant les souffrances que lui occasionna sa blessure furent longues et cruelles, et, malgré son impatience, ce ne fut que le 13 décembre 1797 que son chirurgien le déclara en état de retourner à la mer. Fidèle à ses sentiments religieux, Nelson envoya immédiatement au ministre de l'église Saint-George la formule suivante d'action de grâces, dont la famille de ce pasteur a précieusement conservé un fac-simile: « Un officier désire rendre grâces au Dieu tout-puissant de son entière guérison d'une blessure très-grave, et en même temps de tous les biens que la protection du ciel a répandus sur lui. »

Nelson avait alors, ainsi qu'il l'exposait dans un mémoire au roi, pris part à trois batailles navales, dont la première, celle du mois de mars 1795, avait duré deux jours; il avait soutenu trois combats contre des frégates, six engagements contre des batteries, contribué à la capture ou à la destruction de 7 vaisseaux de ligne, 6 frégates, 4 corvettes, 11 corsaires et près de 60 bâtiments de commerce. Dans ses services il comptait deux siéges réguliers, celui de Bastia et celui de Calvi, dix affaires d'embarcations, de toutes les affaires de guerre les plus périlleuses, celles que Tourville citait avec le plus

d'orgueil dans un mémoire semblable, et cent vingt rencontres avec l'ennemi. Dans ces divers engagements, il avait déjà perdu l'œil droit et le bras droit ; mais son pays, pour emprunter les expressions du roi Georges III, *avait encore quelque chose à attendre de lui*. Nelson, en effet, brûlait du désir de venger l'échec de Ténériffe. Il n'avait supporté qu'avec peine ce long éloignement du théâtre de la guerre, et il eût depuis longtemps rallié la flotte anglaise devant Cadix, si l'amirauté ne l'eût retenu pour lui confier la conduite des renforts qui devaient être expédiés à l'amiral Jervis. Le départ de ces bâtiments se trouvant encore différé, Nelson obtint de ne point les attendre; il arbora son pavillon à bord du vaisseau de 74 LE VANGUARD, et appareilla de la rade de Portsmouth le 9 avril 1798 avec le convoi destiné pour Lisbonne.

CHAPITRE XV.

Départ du général Bonaparte pour l'Égypte. 19 mai 1798.

Depuis que l'amiral Jervis avait quitté la baie de Saint-Florent vers la fin de l'année 1796, la France était restée maîtresse absolue de la Méditerranée. Le contre-amiral Brueys, avec 6 vaisseaux de ligne et plusieurs frégates, avait pris possession des îles Ioniennes et des bâtiments vénitiens mouillés à Corfou; du fond de l'Adriatique et de l'Archipel jusqu'au détroit de Gibraltar, on eût à peine rencontré un croiseur anglais. Cependant, après que l'escadre espagnole eut quitté Carthagène et se fut laissé bloquer dans Cadix, le pavillon britannique pouvait sans péril reparaître dans cette mer, qu'il nous avait un moment abandonnée. La cour de Naples, fort inquiète des nouvelles exigences du Directoire et des grands préparatifs maritimes qui avaient lieu en ce moment dans les ports de la république, craignait d'être attaquée à la fois en Sicile et sur le continent. Entièrement livrée à la direction passionnée que lui imprimait la fille de Marie-Thérèse, cette cour ne

cessait de réclamer auprès du cabinet de Saint-James l'envoi dans la Méditerranée d'une escadre assez considérable pour éloigner d'elle le double danger dont la menaçaient l'armée d'Italie et la flotte de Toulon. D'un autre côté, au moment où Nelson ralliait le comte de Saint-Vincent devant Cadix, le consul de Livourne informait l'amiral Jervis que le gouvernement français avait déjà rassemblé près de 400 navires dans les ports de Provence et d'Italie, et que cette flotte marchande, sous l'escorte des vaisseaux dont on pressait l'armement avec une rare activité, pourrait bientôt porter 40,000 soldats en Sicile ou à Malte, peut-être même jusqu'en Égypte. « Quant à moi, ajoutait le consul, je ne regarde point cette dernière destination comme improbable. L'impératrice de Russie, Catherine II, avait déjà conçu un projet semblable, et si les Français ont l'intention, en débarquant en Égypte, de s'unir à Tippoo-Saïb pour renverser la puissance anglaise dans l'Inde, ce ne sera point le danger de perdre la moitié de leur armée en traversant le désert qui pourra les arrêter. »

L'amiral Jervis, ainsi prévenu de l'importance de l'expédition qui se préparait à Toulon, n'hésita plus à placer, le 2 mai 1798, sous les ordres de Nelson, trois vaisseaux, le VANGUARD, L'ORION et L'ALEXANDER, avec quatre frégates et une corvette. Nelson devait se rendre sur les côtes de Provence ou du golfe de Gênes, afin de chercher à pénétrer

le but de cet immense armement. La division qu'il commandait était déjà partie de Gibraltar, quand parvinrent au comte de Saint-Vincent les instructions les plus secrètes, datées du jour même où le comte s'était séparé de Nelson. L'amirauté l'informait que le contre-amiral sir Roger Curtis avait reçu l'ordre de lui conduire un renfort considérable, et qu'aussitôt après l'arrivée de ce renfort, une escadre de 12 vaisseaux de ligne devait être détachée de la flotte de Cadix dans la Méditerranée sous le commandement d'un officier sûr et capable. Cette escadre, qui n'aurait d'autre mission que de poursuivre et d'intercepter la flotte rassemblée à Toulon, était autorisée à considérer et à traiter comme hostiles tous les ports de la Méditerranée (à l'exception cependant des ports de l'île de Sardaigne) dans lesquels les bâtiments anglais ne seraient point admis à se ravitailler. La dépêche officielle laissait au comte de Saint-Vincent le choix de l'officier général auquel serait confié cet important commandement; mais une lettre particulière du comte Spencer, premier lord de l'amirauté, l'engageait à choisir de préférence l'amiral Nelson, qui, « par sa grande pratique de la navigation toute spéciale de la Méditerranée, aussi bien que par son activité et son caractère entreprenant et résolu, semblait éminemment propre à ce genre de service. » Décidée à entraver à tout prix nos prodigieux progrès, l'Angleterre com-

mençait dès lors à jeter plus hardiment ses flottes dans la balance. Elle voyait venir à elle ce torrent qui avait déjà débordé au delà du Rhin et de l'Adige, et comprenait enfin que ce n'était point en ménageant ses vaisseaux qu'elle arrêterait un ennemi qui ménageait si peu ses armées. Pour répondre à tant d'audace, il fallait de l'audace aussi, et des chefs plus déterminés que ceux qu'avait formés la guerre d'Amérique. En ce moment de crise, le souvenir de Ténériffe, loin de nuire à Nelson, devait, au contraire, le désigner aux préférences de lord Saint-Vincent et à celles de l'amirauté.

Parti de Gibraltar le 8 mai avec ses trois vaisseaux, les frégates L'EMERALD et LA TERPSICHORE et la corvette LA BONNE-CITOYENNE, Nelson faisait déjà voile vers les côtes de Provence : le même jour, Bonaparte arrivait à Toulon. Les ports de Marseille, Civita-Vecchia, Gênes et Bastia, avaient été appelés à concourir aux immenses préparatifs de l'expédition mystérieuse, dont personne encore n'avait complétement deviné le secret. Le 17 mai, Nelson, parvenu à la hauteur du cap Sicié, y captura un corsaire par lequel il apprit qu'il y avait en ce moment à Toulon, en y comprenant les vaisseaux vénitiens, 19 vaisseaux de ligne, et que 15 d'entre eux étaient déjà prêts à prendre la mer. Le 19, un coup de vent de nord-ouest l'éloigna de la côte et fit éprouver à son vaisseau, dans la nuit

du 20 au 21, les plus graves avaries. Deux mâts de hune et le mât de misaine furent emportés par la violence de l'ouragan. Au point du jour, voyant LE VANGUARD complétement désemparé, Nelson prit le parti de fuir devant le temps, et suivi de ses deux autres vaisseaux, il fit route vent arrière vers les côtes de l'île de Sardaigne. Cette manœuvre le sépara de ses frégates, qui, à sec de voiles, restèrent en travers au vent. Nelson espérait pouvoir se réfugier avant la nuit dans la baie d'Oristan, mais l'état où se trouvait son vaisseau l'empêcha de gagner ce mouillage. Le calme le surprit à quelque distance de la côte, et LE VANGUARD, que L'ALEXANDER, commandé par le capitaine Ball, avait pris à la remorque, poussé à terre par une houle énorme, faillit être jeté sur la petite île de San-Pietro, qui forme vers le sud-ouest l'extrémité de la Sardaigne. La nuit se passa dans ces inquiétudes. Déjà, malgré l'obscurité, on croyait distinguer sur la plage l'éclat sinistre des brisants, quand un de ces souffles insaisissables qui sauvent parfois les navires, permit à L'ALEXANDER d'entraîner le vaisseau amiral loin d'un rivage près duquel il eût été dangereux de jeter l'ancre. Les trois vaisseaux anglais mouillèrent sur la rade de San-Pietro le 22 mai 1798.

Le 19, au matin, le jour même où Nelson avait été porté au large par le coup de vent dont il ne devait ressentir que le lendemain toute la violence,

la flotte française, composée de 72 navires de guerre, quittait la rade de Toulon. Le vice-amiral Brueys la commandait, et avait près de lui le chef de division Gantheaume, major général de l'escadre. Il avait arboré son pavillon à bord du vaisseau à trois ponts *l'Orient*, et se tenait au centre du corps de bataille, où figuraient aussi les vaisseaux *le Tonnant*, *l'Heureux*, et *le Mercure*. Trois contre-amiraux commandaient les autres divisions de la flotte; Blanquet-Duchayla dirigeait l'avant-garde, composée des vaisseaux *le Guerrier*, *le Conquérant*, *le Spartiate*, *le Peuple souverain*, *l'Aquilon* et *le Franklin;* Villeneuve était à l'arrière-garde avec *le Guillaume Tell*, *le Généreux* et *le Timoléon;* Decrès conduisait l'escadre légère. Serrant de près la côte de Provence, cette flotte s'arrêta devant Gênes pour y rallier une division de transport; descendant alors vers la Corse, elle en reconnut l'extrémité septentrionale au moment où Nelson mouillait dans la baie de San-Pietro, et jusqu'au 30 mai elle resta en vue de cette île. Elle prolongeait sous petites voiles la côte de Sardaigne, dans l'espoir d'être rejointe par le convoi qui avait dû quitter Civita-Vecchia le 28, quand Bonaparte apprit que trois vaisseaux anglais avaient été aperçus près de Cagliari. Une division de vaisseaux français fut expédiée dans cette direction, mais n'obtint aucun nouvel indice de la présence de l'ennemi. Après avoir attendu vainement pendant

plusieurs jours le convoi de Civita-Vecchia, Bonaparte donna l'ordre à Brueys de continuer sa route. Le 7 juin, l'armée française passait à portée de canon du port de Mazara en Sicile; le 9, elle reconnaissait les îles de Goze et de Malte, et, trois jours après, le pavillon de la république avait remplacé sur ces îles le pavillon des chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem.

Pendant que Bonaparte, confiant dans sa fortune, marchait avec cette lenteur calculée à la conquête de l'Égypte, Nelson, en moins de quatre jours, était parvenu à mettre son vaisseau en état de reprendre la mer. Il avait remplacé son mât de misaine par un grand mât de hune par-dessus lequel il avait poussé un mât de perroquet, et, ainsi gréé, il faisait route, non pour Gibraltar ou tout autre port anglais, mais vers une côte ennemie où il devait s'attendre à rencontrer une escadre de 13 vaisseaux de ligne. « Si LE VANGUARD eût été en Angleterre, écrivait-il à sa femme, il eût fallu, après un pareil événement, des mois entiers pour le renvoyer à la mer. Ici mes opérations n'en ont été retardées que de quatre jours. » Le 27 mai, en effet, au moment où la flotte française attendait sur la côte orientale de la Corse le convoi de Civita-Vecchia, Nelson appareillait de San-Pietro, et le 31, grâce à cette activité admirable, principe et gage de tant de merveilleux succès, il se retrouvait encore devant Toulon. Il y apprit le départ de

la flotte française, mais il lui fut impossible de se procurer aucune autre information. Du reste, le coup de vent qui avait chassé les Anglais du golfe de Lyon, malgré la rapidité avec laquelle Nelson en avait réparé les terribles conséquences, ne fut pas moins pour cet amiral un accident très-fâcheux, car il le sépara de ses frégates et le laissa, même quand il eut été rallié par d'importants renforts, sans moyens d'éclairer sa route [1]. Nelson soutint noblement ce choc imprévu et l'accepta comme un salutaire avertissement du ciel, comme un châtiment mérité de son orgueil. « Du moins, ce châtiment, écrivait-il au comte de Saint-Vincent, mes amis me rendront la justice que j'ai su le supporter comme un homme. »

« Je ne dois pas, écrivait-il aussi à sa femme à la même époque, considérer ce qui vient d'arriver au VANGUARD comme un simple accident, car je crois fermement que c'est la bonté divine qui a voulu mettre un

[1] Les frégates de Nelson auraient dû l'attendre au rendez-vous qu'il leur avait assigné en cas de séparation ; mais le capitaine Hope, qui les commandait, ayant été témoin du démâtage du VANGUARD, ne douta point que ce vaisseau n'eût fait route pour quelque arsenal anglais, et, pensant qu'il était inutile de l'attendre sur une côte ennemie, il abandonna le rendez-vous indiqué par Nelson pour courir à sa recherche. « Je croyais, s'écria Nelson quand il fut informé de cette circonstance, *que le capitaine Hope connaissait mieux son amiral.* »

frein à ma folle vanité. Je devrai, je l'espère, à cette leçon d'être un meilleur officier, et je sens qu'elle a déjà fait de moi un meilleur homme. Je baise avec humilité la verge qui m'a frappé. Figurez-vous, le dimanche soir, au coucher du soleil, un homme présomptueux se promenant dans sa chambre, entouré d'une escadre qui, les yeux sur son chef, ne comptait que sur lui pour marcher à la gloire; ce chef, plein de confiance en son escadre et convaincu qu'il n'y avait point en France de si fiers vaisseaux qu'à nombre égal ils ne dussent baisser pavillon devant les siens : figurez-vous maintenant ce même homme si vain, si orgueilleux, quand le soleil se leva le lundi matin, avec un vaisseau démâté, une flotte dispersée, et dans un tel état de détresse, que la plus chétive frégate française eût été regardée comme une rencontre inopportune!.... Il a plu au Dieu tout-puissant de nous conduire en sûreté au port. »

Nelson avait réparé ses avaries; mais, incertain de la route qu'il devait suivre, contrarié par des calmes constants, il était encore le 5 juin à la hauteur de la Corse, quand il fut rallié par le brick LA MUTINE. Ce bâtiment précédait un renfort de 11 vaisseaux que lui amenait le capitaine Troubridge, et lui portait l'ordre de poursuivre la flotte française sur quelque point qu'elle se fût dirigée, jusqu'au fond de l'Adriatique ou de l'Archipel, jusqu'au fond de la mer Noire, s'il était nécessaire. Bientôt, en effet, Nelson opéra sa jonction avec la division du capitaine Troubridge, et son escadre se

trouva composée de quatorze vaisseaux, treize de 74, un de 50 canons.

Le vaisseau de Collingwood eût pu faire partie de ce renfort, mais lord Jervis l'avait retenu devant Cadix. « Notre bon chef, écrivait Collingwood dans l'amertume de son désespoir, m'a trouvé de l'occupation. Il m'a envoyé croiser à la hauteur de San-Lucar pour arrêter les bateaux espagnols qui portent des légumes à Cadix. O humiliation! si je n'avais eu la conscience de n'avoir jamais mérité un traitement pareil, si je ne m'étais dit que les caprices du pouvoir ne sauraient m'enlever l'estime des gens de cœur, je crois que je serais mort d'indignation!... Mon vaisseau valait, sous tous les rapports, ceux qu'on expédiait à Nelson. Pour le zèle, je ne le cède assurément à personne, et mon amitié, mon amour pour cet admirable amiral me désignait avant tous les autres pour servir sous ses ordres. J'ai vu cependant les vaisseaux qui l'allaient rejoindre se préparer à nous quitter; je les ai vus partir... et je suis resté! » Ce n'était point le dernier mécompte qui fût réservé à Collingwood. Jusqu'à Trafalgar, cet ardent officier, constamment traversé dans ses espérances, ne devait plus connaître de la guerre que d'ingrats blocus.

Se flattant encore d'atteindre la flotte française à la mer, Nelson partagea ses forces en trois colonnes d'attaque. LE VANGUARD qu'il montait, LE

MINOTAUR, LE LEANDER, L'AUDACIOUS et LE DEFENCE formaient la première colonne; la seconde, conduite par le capitaine Samuel Hood, se composait du ZEALOUS, de L'ORION, du GOLIATH, du MAJESTIC et du BELLEROPHON. Ces deux divisions devaient combattre les treize vaisseaux de l'amiral Brueys. La troisième colonne, qui ne comptait que quatre vaisseaux, LE CULLODEN, LE THESEUS, L'ALEXANDER et LE SWIFTSURE, était destinée, sous les ordres du capitaine Troubridge, à se jeter dans le convoi et à couler ou à détruire les bâtiments sans défense qui portaient les glorieux soldats des armées du Rhin et d'Italie. Toutefois le sort ne devait point permettre cette rencontre, dont l'Angleterre eût bien pu déplorer l'issue. Le secret de notre expédition en Égypte avait été si bien gardé, que, malgré quelques vagues soupçons, tels que ceux que nous avons rapportés, l'Égypte était la seule destination dont les instructions de l'amirauté ne fissent point mention. On avait songé à Naples, à la Sicile, à la Morée, au Portugal et même à l'Irlande; on n'avait point songé à l'Égypte. En présence de tant de suppositions différentes, Nelson ne pouvait guère compter que sur ses propres inductions, et il faut reconnaître qu'il déploya, dès le principe, pour se mettre sur la trace de l'escadre française, autant de sagacité que d'activité. Le jour où Malte capitulait, il doublait l'extrémité septentrionale de la Corse et envoyait reconnaître la vaste baie de Tela-

mon, située au-dessous de Piombino et en face de l'île d'Elbe, point qu'il avait signalé depuis longtemps comme le plus favorable pour opérer un débarquement sur la côte d'Italie. La baie de Telamon était vide ; les Français n'y avaient point paru. Continuant sa route le long de la côte de Toscane, Nelson, le 17 juin, se présenta devant la baie de Naples. Là, il apprit que l'armée française s'était dirigée sur Malte. Dévoré d'impatience, il passa le phare de Messine le 20 juin, et remonta vers Malte à son tour : depuis deux jours, notre flotte avait quitté cette île, dont elle venait de s'emparer. La nouvelle en fut transmise à l'amiral anglais le 22, par un bâtiment ragusain qui avait passé au milieu de notre convoi. Le rapport de ce bâtiment était de nature à mettre un terme aux incertitudes de Nelson, car il lui apprenait que les Français, partis de Malte avec des vents de nord-ouest, avaient été rencontrés dans l'est de cette île, faisant route vent arrière. Nelson ne douta plus que ce ne fût sur les côtes d'Égypte qu'il lui fallait aller chercher la flotte de Brueys. L'hésitation n'était pas dans son caractère. Sans chercher, sans attendre de nouvelles informations, il se couvrit de voiles et gouverna sur Alexandrie. Le 28 juin, il était devant cette ville, mais on n'y avait encore aperçu aucun vaisseau français ; l'escadre anglaise portait au gouverneur alarmé la première nouvelledu danger qui menaçait l'Égypte.

A la vue de cette rade déserte, l'agitation de Nelson fut extrême. Il perdit subitement confiance dans les raisonnements qui l'avaient entraîné si loin de la Sicile, et croyant déjà cette île envahie par l'armée française, il ne songea pas un instant à donner quelques heures de repos à son escadre. Avec la même décision, le même emportement qu'il avait mis à se diriger vers l'Égypte, il cingla de nouveau vers la Sicile. Son activité le servit mal cette fois, car, s'il eût attendu un seul jour, il voyait notre flotte venir à lui. Pour remonter vers la Sicile il lui fallut louvoyer, jusqu'à la sortie de l'Archipel, contre des vents constamment contraires, et pendant qu'il était rejeté par sa première bordée sur les côtes de Caramanie, en dehors de la route de notre escadre, celle-ci, embarrassée dans sa marche par l'immense convoi qu'elle traînait à sa suite, trouvait, grâce à un heureux retard, la rade d'Alexandrie sans défense. Le 1er juillet, Bonaparte opérait tranquillement le débarquement de ses troupes sur la plage abandonnée du Marabout.

CHAPITRE XVI.

Combat d'Aboukir (1er août 1798).

Ainsi, tout avait conspiré au succès de notre expédition. Cette flotte qui portait une armée et couvrait l'espace de plusieurs lieues, avait pu descendre lentement la mer Tyrrhénienne, en vue de la Sardaigne et de la Sicile, s'arrêter à Malte et entrer dans la mer Lybique sans avoir encore rencontré un seul navire anglais. Au moment où, parti du cap Passaro, Nelson se portait en ligne droite sur Alexandrie, nos vaisseaux, par une inspiration providentielle, inclinaient leur route vers l'île de Candie, et, au point le plus exposé du passage, à l'endroit où devaient se croiser les deux escadres, rencontraient, pour les dérober aux yeux de leur ardent adversaire, une brume épaisse et compacte qui couvrit la Méditerranée pendant plusieurs heures, semblable à ces nuées mystérieuses dont les dieux d'Homère enveloppaient parfois les héros. Ce qui eût mérité quelque surprise, même au milieu des vastes solitudes de l'Atlantique, venait donc de s'accomplir dans une

mer intérieure et dans des bassins resserrés. Depuis quarante jours, Bonaparte s'avançait à son but avec la calme majesté du génie : ni son étoile, ni sa confiance, ne s'étaient un instant démenties ; mais, Bonaparte absent, les destins de notre escadre allaient brusquement changer.

Informée de l'apparition de Nelson sur la côte, cette malheureuse escadre déjà condamnée par le sort, le croit parti pour ne plus revenir. Brueys se demande si Nelson n'aura point été le chercher au fond du golfe d'Alexandrette, ou plutôt s'il n'a pas l'ordre de ne point l'attaquer avant d'avoir réuni des forces plus considérables. On vit dans cet espoir, on s'endort dans cette illusion. L'entrée du port d'Alexandrie est reconnue; mais l'amiral se montre peu disposé à risquer ses vaisseaux dans des passes où ses officiers lui signalent cependant une profondeur d'eau suffisante. Méhémet-Ali, en 1839, a bien trouvé ces canaux praticables pour les trois-ponts turcs, et Brueys ne comptait qu'un seul trois-ponts dans son escadre. D'ailleurs, avec l'immense quantité de transports dont il disposait en ce moment, qui eût empêché l'amiral français, pour faciliter à ses vaisseaux ce passage délicat, de les faire entrer dans Alexandrie, comme les vaisseaux anglais entrèrent, en 1801, dans la Baltique, avec leur artillerie déposée provisoirement sur des bâtiments de commerce? Malheureusement, pour prendre une pareille résolution, il eût fallu

déployer plus d'activité que notre marine ne savait en montrer à cette époque [1].

Mouillée, depuis le 4 juillet, dans la baie d'Aboukir, notre escadre, qui devrait déjà s'être abritée à Corfou, puisqu'elle n'a point su trouver un port en Égypte, se repose dans une sécurité funeste; elle a cessé de craindre le retour de Nelson, que dejà, ravitaillé à Syracuse, cet homme infatigable accourt en toute hâte vers elle. Dévoré d'anxiété, sans repos, sans sommeil depuis près d'un mois, il a quitté, le 24 juillet, l'étroite enceinte de ce port, qui vient de recevoir, pour la première fois, une escadre de 14 vaisseaux de ligne; le 1er août, il arrive devant Alexandrie. Quelques heures plus tard, il est devant Aboukir. Des quatre frégates que possède Brueys, aucune, faute de vivres, n'a pu être employée à croiser au large pour explorer l'horizon et signaler de loin

[1] Le 15 juillet, le capitaine Barré, chargé de sonder les passes d'Alexandrie, informa l'amiral Brueys qu'en faisant sauter une ou deux roches on pourrait se procurer un canal dans lequel la profondeur d'eau ne serait jamais inférieure à 25 pieds. Si l'on n'avait point le loisir d'améliorer ainsi le canal pour favoriser l'entrée des vaisseaux français dans le port d'Alexandrie, on eût pu du moins l'améliorer pour assurer plus tard la sortie de notre flotte. Les renseignements du capitaine Barré prouvaient donc que la crainte de voir nos vaisseaux à jamais bloqués dans le port, s'ils en franchissaient une fois les passes, était une crainte sans fondement.

l'apparition de l'ennemi. Aussi ces deux nouvelles éclatent-elles comme la foudre au milieu de la flotte surprise : *L'ennemi est en vue! l'ennemi approche et se dirige vers la baie!* Le combattra-t-on sous voiles? Un seul officier général, le contre-amiral Blanquet-Duchayla, émet cet avis; Dupetit-Thouars le partage; mais une résolution contraire prévaut dans le conseil, car on craint de manquer de matelots pour manœuvrer et combattre à la fois. Les chaloupes employées à renouveler l'approvisionnement d'eau de la flotte ou à débarquer le reste du matériel de l'armée, sont encore à terre avec une partie des équipages; l'état de la mer, l'éloignement du rivage, diverses circonstances demeurées inexplicables, les empêchent pour la plupart de rallier leurs navires. Afin de suppléer à l'absence d'un si grand nombre de combattants, l'amiral signale à ses frégates de faire passer une partie de leurs équipages à bord des vaisseaux.

Cependant le jour baisse. Brueys nourrit en secret l'espoir qu'il ne sera point attaqué à l'entrée de la nuit, et, si les Anglais remettent leur attaque au lendemain, l'escadre française peut être encore sauvée sans combat. Plein de cette pensée, Brueys ordonne à ses vaisseaux de gréer leurs perroquets, et médite, à la faveur de l'obscurité, un appareillage qui peut lui rouvrir la route si imprudemment négligée de Corfou. Il doit, en effet, compter sur

l'apparence formidable de son escadre pour tenir les Anglais en respect jusqu'au jour. Treize vaisseaux français, dont un de 120 et trois de 80 canons, sont rangés en bataille au fond de la baie et appuient leur avant-garde aux bancs de sable qui s'étendent jusqu'à trois milles du rivage. Quatorze vaisseaux anglais ont été déjà reconnus; mais l'un d'eux est à perte de vue en arrière [1], et deux autres, détachés devant le port d'Alexandrie [2], ne pourront avoir rejoint la flotte avant huit ou neuf heures du soir. Il semble impossible que, dans de pareilles circonstances, l'armée française ait à redouter un engagement immédiat. C'est ainsi que chacun raisonne, et cette incertitude contribue à jeter le trouble dans nos préparatifs de défense. L'amiral a prescrit les dispositions nécessaires pour rectifier la ligne mal formée et pour en assurer l'embossage. Privés de leurs chaloupes, attendant d'un instant à l'autre des signaux contraires, nos vaisseaux n'exécutent point ces ordres ou ne les exécutent qu'à demi [3]. Au milieu de cette

[1] Le Culloden, à sept milles en arrière, remorquant un brick français chargé de vins qu'il avait capturé deux jours auparavant dans le port de Coron.

[2] L'Alexander et le Swiftsure à neuf milles dans le sud.

[3] Rapport de l'amiral Blanquet-Duchayla. L'original de ce rapport n'existe point aux archives de la marine; mais une traduction de cette pièce importante, trouvée dans les papiers de Nelson, a été publiée dans le troisième volume de sa correspondance.

confusion, l'escadre anglaise s'avance sous toutes voiles et ne révèle dans sa manœuvre aucune hésitation. « On avait cru imposer à l'ennemi, écrivait Villeneuve au ministre de la marine après ce malheureux combat; mais il ne s'y est pas mépris : nous voir et nous attaquer a été l'affaire d'un moment. »

Favorisé par une belle brise du nord-ouest, Nelson se montre à l'entrée de la baie. Un de nos bricks est alors détaché vers lui pour l'induire en erreur et l'attirer sur le banc qui prolonge au loin la pointe extérieure de la petite île d'Aboukir. L'escadre anglaise a deviné le piége[1]. Le commandant du GOLIATH, le capitaine Foley, prend la tête de la ligne. On aperçoit ses sondeurs, qui, placés dans les porte-haubans du vaisseau, interrogent incessamment le fond et signalent l'approche du danger. LE GOLIATH s'éloigne du banc et arrondit cette pointe perfide sur laquelle LE CULLODEN doit s'échouer. L'île d'Aboukir est doublée, l'escadre

[1] Ce fut en ce moment qu'un bateau arabe, malgré les efforts que fit le brick français pour l'arrêter, accosta LE VANGUARD, qui avait mis en panne pour l'attendre. Ce bateau portait-il des pilotes à l'escadre anglaise? on le crut généralement à bord de nos bâtiments. Nelson cependant, après avoir communiqué avec cette embarcation, s'était borné à signaler à ses vaisseaux de continuer leur route. Le seul concours qu'il reçut probablement de cette rencontre inespérée fut d'apprendre d'une façon certaine qu'il n'existait aucun obstacle entre lui et la flotte française.

anglaise est dans la baie. Brueys, en ce moment, signale à nos vaisseaux d'ouvrir le feu dès que les bâtiments ennemis seront à portée. Nelson, de son côté, ordonne aux siens de mouiller une ancre de l'arrière et d'engager ainsi notre escadre bord à bord. Par cette disposition, mieux embossés que notre escadre, conservant un hunier amené pour rectifier au besoin leur position, les vaisseaux anglais doivent faire un meilleur usage de leur artillerie et prendre aisément nos batteries en écharpe. Nelson permet que ses vaisseaux s'avancent à l'ennemi de toute leur vitesse et sans conserver d'ordre régulier : il se borne à leur signaler de porter leurs efforts sur notre avant-garde. Depuis longtemps, en effet, il a été convenu entre lui et ses capitaines que ce serait là le mode d'attaque adopté : écraser la tête de la ligne française avec des forces supérieures, et ne songer à l'arrière-garde que lorsque l'avant-garde aura été réduite; tel est le plan qu'en 1794 avait conçu lord Hood, quand il menaçait l'amiral Martin embossé sous les batteries du golfe Jouan, plan que Nelson aujourd'hui veut exécuter. L'intelligence du capitaine Foley y apporte sur le terrain même une modification heureuse. Il se souvient de ce mot de Nelson : « Partout où un vaisseau ennemi peut tourner sur ses ancres, un des nôtres peut trouver à mouiller. » Digne du poste glorieux qu'il occupe, le capitaine Foley n'hésite pas à essayer de dou-

bler la ligne française : à six heures quarante minutes [1], passant devant *le Guerrier*, il vient résolûment mouiller à terre de ce vaisseau.

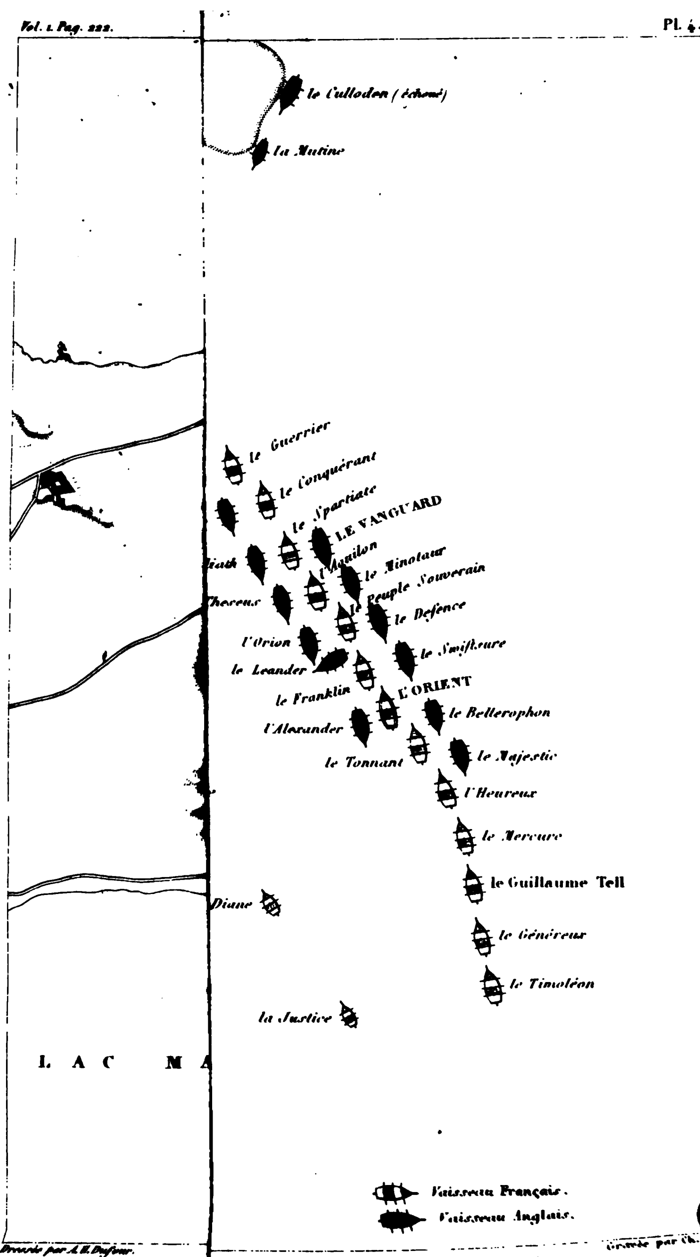
Quatre autres vaisseaux anglais, LE ZEALOUS, L'ORION, LE THESEUS, L'AUDACIOUS, suivent LE GOLIATH et prennent poste successivement par le travers du *Guerrier*, du *Conquérant*, du *Spartiate*, de *l'Aquilon* et du *Peuple-Souverain*. Nelson mouille le premier en dehors de notre ligne d'embossage. LE VANGUARD, sur lequel flotte son pavillon, exposé au feu du *Spartiate*, que commande le brave capitaine Émériau, éprouve bientôt des pertes considérables. Nelson lui-même est atteint d'un biscaïen à la tête. Les vaisseaux LE MINOTAUR et LE DEFENCE arrivent à propos pour soutenir LE VANGUARD. Cinq vaisseaux français supportent en ce moment tout l'effort de huit vaisseaux anglais [2], tandis que le

[1] Un peu avant six heures, suivant le rapport du contre-amiral Blanquet-Duchayla. Presque tous les rapports *anglais* ou *français* que nous avons consultés offrent un remarquable accord sur les principaux détails du combat d'Aboukir ; les divergences qu'on y rencontre portent principalement sur le moment précis auquel le feu a commencé ou cessé à bord de chaque vaisseau.

[2] Les vaisseaux anglais qui combattirent l'avant-garde française se trouvèrent mouillés dans l'ordre suivant : à terre des vaisseaux français : LE ZEALOUS, par le bossoir de bâbord du *Guerrier ;* L'AUDACIOUS, LE GOLIATH, LE THESEUS, L'ORION s'étendant depuis *le Guerrier* jusqu'au *Peuple-Souverain ;* au large des vaisseaux français : LE VANGUARD par le travers du *Spartiate*,

centre de notre ligne, où le vaisseau à trois ponts *l'Orient*, que monte l'amiral Brueys, s'appuie sur deux vaisseaux de 80, *le Franklin* et *le Tonnant*, le centre n'a point encore eu d'ennemis à combattre. C'est cependant là le point fort de l'armée française. Le premier vaisseau anglais qui s'aventure sous la volée de *l'Orient*, LE BELLEROPHON, vaisseau de 74, commandé par le capitaine Darby, a perdu en moins d'une heure deux de ses bas-mâts et a eu 197 hommes mis hors de combat. Il coupe son câble et va se réfugier vers le fond de la baie. En ce moment, accablée par les ennemis qui la pressent de toutes parts, notre avant-garde a ralenti son feu et semble à demi réduite; mais, malgré l'arrivée du DEFENCE et du MAJESTIC, l'avantage est encore de notre côté dans cette partie de la ligne où combattent *l'Orient*, *le Tonnant* et *le Franklin*. Là, de rapides volées d'artillerie indiquent un combat acharné. Cependant l'obscurité est déjà complète, et les ténèbres de la nuit enveloppent les deux armées. LE CULLODEN, que commande le capitaine Troubridge, s'est jeté sur les hauts-fonds de l'île d'Aboukir, et l'action est engagée depuis plus de deux heures avant que LE LEANDER, LE SWIFTSURE et L'ALEXANDER aient pu y prendre part. Ils apparaissent enfin sur le champ

LE MINOTAUR par le travers de *l'Aquilon*, LE DEFENCE par le travers du *Peuple-Souverain*.



Dressée par A. H. Dufour.

Gravée par Ch.



de bataille [1]. LE CULLODEN échoué leur a servi de phare, et la lueur sinistre de la canonnade les dirige vers l'escadre française. Tous trois portent leurs efforts sur le groupe formidable qui, après avoir démâté LE BELLEROPHON, continue à répondre avec une supériorité incontestable au feu du DEFENCE et du MAJESTIC. Brueys, qui eût mérité de vaincre en ce jour, si la victoire appartenait au plus intrépide, Brueys soutient sans s'émouvoir ce terrible assaut. Atteint déjà d'une double blessure, il a refusé de quitter le pont; un nouveau boulet lui épargne la douleur d'être témoin des malheurs qui se préparent.

C'est alors, en effet, qu'un effroyable incendie se déclare à bord de *l'Orient*. Le feu a pris dans les porte-haubans d'artimon et a bientôt envahi le gréement; il se propage d'un mât à l'autre avec une rapidité que rien ne peut maîtriser. A dix heures du soir, une explosion, qui ébranle les navires environnants et les couvre de débris enflammés, annonce aux deux armées que *l'Orient* vient de s'engloutir. Il disparaît, entraînant avec lui dans le gouffre ses blessés, la plus grande partie de son équipage héroïque et la fortune de la journée. Un nuage épais de fumée et de cendre marque encore la place où le colosse a combattu. Sous l'émotion

[1] Vers huit heures un quart, suivant le rapport du contre-amiral Blanquet-Duchayla.

de cette lugubre scène, la canonnade est restée suspendue pendant près d'un quart d'heure; elle recommence alors avec plus d'énergie, et c'est *le Franklin* qui en donne le signal. Inutile héroïsme, stérile sacrifice! le destin s'est déjà prononcé contre nous. Il n'est qu'une manœuvre qui pourrait sauver l'armée française, ce serait celle qui amènerait au feu les vaisseaux négligés par l'ennemi. « *Pendant quatre mortelles heures,* l'arrière-garde n'a vu de ce combat que le feu et la fumée de nos adversaires et des deux premières escadres qui étaient assaillies [1], » et cependant cette arrière-garde reste immobile. *Le Timoléon* seul, hissant ses huniers, semble provoquer un ordre d'appareillage que, dans l'horreur de cette nuit funeste, personne ne songe à donner [2]. « Dès le commencement de l'action, tout a été livré à la faculté individuelle de chaque vaisseau... Ceux-là seuls peuvent combattre qui se trouvent dans la partie de la ligne que les ennemis ont voulu attaquer [3]. » L'espoir de Nelson n'a point été trompé. « Je savais bien, disait-il quelques mois plus tard, qu'en atta-

[1] *Journal particulier* du contre-amiral Decrès adressé au vice-amiral Bruix, ministre de la marine.

[2] Rapport du citoyen Frégier, lieutenant de vaisseau faisant fonctions de capitaine de frégate sur *le Timoléon*, commandé par le capitaine de vaisseau Léonce Trullet.

[3] Lettre confidentielle du contre-amiral Decrès au vice-amiral Bruix, ministre de la marine.

quant l'avant-garde et le centre de l'armée française avec une brise qui soufflait dans la direction même de sa ligne d'embossage, je pourrais, à mon gré, concentrer mes forces sur un petit nombre de ses vaisseaux. Aussi avons-nous constamment combattu avec des forces supérieures. » Que pourront les plus nobles efforts contre de pareilles chances? Notre avant-garde succombe la première : sur 400 hommes d'équipage, *le Conquérant* en a plus de 200 hors de combat; le capitaine de *l'Aquilon* est mort sur son banc de quart; celui du *Spartiate* a reçu deux blessures. Ces deux vaisseaux ont eu 150 hommes tués et 360 blessés. *Le Guerrier* a perdu ses trois bas-mâts; *le Peuple-Souverain* a coupé ses câbles et laissé sur l'avant du *Franklin* un funeste intervalle qu'est venu occuper LE LEANDER. Le centre, où l'incendie de *l'Orient* a jeté le désordre, voit alors ses vaisseaux dispersés ou écrasés par l'ennemi. Au lever du soleil, on aperçoit *le Mercure* et *l'Heureux* échoués au fond de la baie. Trop voisins de *l'Orient*, ils ont dû s'éloigner de ce vaisseau embrasé. *Le Tonnant*, *le Guillaume-Tell*, *le Généreux* et *le Timoléon* figurent seuls encore sur le champ de bataille; mais LE THESEUS et LE GOLIATH, que notre avant-garde a cessé d'occuper, viennent soutenir LE MAJESTIC et L'ALEXANDER; d'autres vaisseaux anglais s'apprêtent à suivre ce premier renfort. Le contre-amiral Villeneuve, qui, sur le *Guillaume-Tell*, commande

l'arrière-garde, appareille, à onze heures du matin, avec les débris de l'armée française. En ce moment, *l'Heureux* et *le Mercure* ont été amarinés par l'ennemi; mais *le Tonnant* et *le Timoléon* ne le sont pas encore. Démâté de tous ses mâts, privé de son capitaine, qui a eu un pied emporté et la jambe fracturée, *le valeureux Tonnant*, comme l'appelle Decrès, compte déja 110 hommes tués et 150 blessés. Il a successivement combattu, à portée de fusil, dans la nuit du 1er août, LE MAJESTIC, dont le capitaine a été frappé à mort par une balle, L'ALEXANDER et LE SWIFTSURE. Ses couleurs flottent au tronçon de son grand mât; il ne les amène qu'au bout de vingt-quatre heures, quand LE THESEUS et LE LEANDER viennent de nouveau l'assaillir. Trop maltraité pour pouvoir imiter la manœuvre de Villeneuve, *le Timoléon* est forcé de faire côte. *Le Guillaume-Tell* et *le Généreux*, accompagnés des frégates *la Diane* et *la Justice*, parviennent seuls à échapper au désastre le plus complet qui ait jamais affligé notre marine.

Sur les 13 vaisseaux et les 4 frégates que Nelson avait combattus dans la baie d'Aboukir, 9 vaisseaux tombèrent en son pouvoir [1]. *L'Orient* sauta

[1] De ces 9 vaisseaux, 6 seulement quittèrent, le 14 août, la baie d'Aboukir, sous la conduite de sir James Saumarez, chargé de les escorter avec 7 vaisseaux anglais. Arrivé à Gibraltar, sir James Saumarez fut obligé de laisser dans ce port *le Peuple-*

pendant l'action; *le Timoléon* et la frégate *l'Artémise*, après s'être échoués, furent brûlés par leurs équipages, et *la Sérieuse*, peu digne par son artillerie, si elle l'était par son courage, de la colère d'un vaisseau de ligne, fut coulée par L'ORION, qui eût pu dédaigner un pareil adversaire. 11 vaisseaux et 2 frégates capturés ou détruits étaient pour les Anglais le prix de ce combat acharné; mais leurs vaisseaux dégréés ne purent s'opposer au départ de Villeneuve; *le Guillaume-Tell, la Diane* et *la Justice* allèrent se réfugier à Malte. *Le Généreux*, après avoir enlevé sous Candie le vaisseau de 50 LE LEANDER, qui portait en Angleterre la nouvelle de la victoire d'Aboukir, parvint à gagner la rade de Corfou.

Telle fut l'issue d'un combat dont les conséquences furent incalculables. Notre marine ne se releva jamais de ce coup terrible porté à sa considération et à sa puissance. Ce fut ce combat qui, pendant deux ans, livra la Méditerranée aux Anglais et y appela les escadres de la Russie, qui

Souverain, qui avait failli sombrer pendant la traversée, et parvint, non sans peine, à conduire à Plymouth *le Franklin* et *le Tonnant*, de 80; *le Spartiate*, *l'Aquilon* et *le Conquérant*, de 74. *Le Conquérant* et *le Peuple-Souverain* étaient de très-vieux vaisseaux, à peine en état de tenir la mer; mais, suivant Nelson, ils avaient moins souffert dans le combat que les autres vaisseaux capturés, à travers lesquels, écrivait l'amiral anglais, on eût pu faire passer *un carrosse à quatre chevaux*.

enferma notre armée au milieu d'un peuple soulevé, et décida la Porte à se déclarer contre nous, qui mit l'Inde à l'abri de nos entreprises, et la France à deux doigts de sa perte; car il ralluma la guerre à peine éteinte avec l'Autriche, et porta Suwarow et les Austro-Russes jusque sur nos frontières. Dans cette nuit funèbre où l'escadre anglaise coupait sur tant de points notre ligne de bataille et brisait à coups redoublés les anneaux de cette forte chaîne, quelle fatalité retenait donc à l'arrière-garde les vaisseaux de Villeneuve, demeurés pendant si longtemps spectateurs impassibles d'un engagement inégal, possesseurs indifférents de la seule chance qui pût nous donner la victoire? Ces vaisseaux étaient sous le vent de ceux qui combattaient; mais, à moins d'un calme plat, ce qui ne se présenta point, ils eussent facilement refoulé le faible courant qui règne sur cette côte, et gagné dans une seule bordée un poste plus convenable pour des gens de cœur. De la tête à la queue de la ligne, la distance n'excédait guère un mille et demi, et pour prendre part à l'action il suffisait de s'élever au vent de quelques encâblures. Les vaisseaux de Villeneuve avaient deux grosses ancres à la mer, mais ils pouvaient couper leurs câbles à huit heures, à dix heures du soir[1], pour aller dégager

[1] S'il faut en croire les procès-verbaux déposés aux archives de la marine, *le Guerrier* amena à neuf heures trois quarts,

l'avant-garde, aussi bien que le lendemain à onze heures du matin, pour éviter de partager son sort. Si d'ailleurs les moyens de mouiller de nouveau leur eussent alors manqué, ce qu'il est difficile de croire, ils étaient libres de combattre sous voile ou d'aborder quelque vaisseau ennemi. Tout était préférable à une inaction désastreuse. Sans doute, l'obscurité était profonde, le désordre général, les circonstances pleines d'émotion; les signaux de l'amiral pouvaient être mal compris, incomplétement obéis, peut-être : pourquoi donc des embarcations n'eussent-elles point porté d'un vaisseau à l'autre les ordres de Villeneuve, porté même à bord de *l'Heureux,* du *Mercure*, du *Timoléon,* du *Généreux*, des officiers chargés d'en presser l'exécution? Le contre-amiral Decrès, les capitaines de l'escadre légère, les canots des frégates, ne pouvaient être mieux employés qu'à surveiller et favoriser cet appareillage, car cet appareillage sauvait notre armée. Immobile et résigné, Villeneuve attendit des ordres que Brueys entouré n'était déjà

le Conquérant à neuf heures, *le Spartiate* entre onze heures et minuit, *l'Aquilon* de neuf heures vingt-cinq minutes à neuf heures trente minutes, *le Franklin* à minuit; *le Peuple-Souverain* sortit de la ligne à huit heures et demie, combattit jusqu'à dix heures un quart, cessa complétement son feu à onze. *L'Orient* sauta à dix heures cinq minutes. A neuf heures, suivant le rapport du contre-amiral Blanquet-Duchayla, la plupart de ces vaisseaux avaient déjà ralenti leur feu.

plus en état de donner. Il passa ainsi la nuit à échanger quelques boulets douteux avec les vaisseaux anglais, et, chose étrange pour un homme de ce courage éprouvé, il quitta le champ de bataille, emmenant son vaisseau presque intact du milieu de ses compagnons mutilés [1].

Ainsi, une fois encore, mais non la dernière fois, aussi nombreux que nos ennemis sur le champ de bataille, nous les avions combattus avec des forces inférieures. Un jour devait venir où, comme le comte de Grasse, comme Blanquet-Duchayla [2],

[1] Nous extrayons le passage suivant d'une lettre particulière adressée par Regnault de Saint-Jean d'Angely, commissaire du gouvernement français pour les îles de Malte et de Goze, au citoyen Buffault, à Marseille : « Je dois vous dire qu'un mystère impénétrable couvre encore pour moi la cause de ce désastre. Le vaisseau *le Guillaume-Tell, la Diane* et *la Justice,* ont leurs voiles sans trous ni pièces, leurs haubans ne sont pas coupés, leurs manœuvres sont entières. Ils ont seulement quelques coups de canon dans le corps du vaisseau. » (Malte, 29 août 1798.)—Archives du ministère de la marine.

[2] Dans une lettre fort curieuse adressée au contre-amiral Blanquet-Duchayla, et qui fait partie des documents conservés dans les archives de la marine, l'amiral Villeneuve a exposé les motifs qui le portèrent à ne point appareiller avec l'arrière-garde ; mais pour apprécier cette justification, dont nous citerons les passages les plus saillants, il ne faut pas perdre de vue que l'amiral Brueys, une fois engagé, c'est-à-dire une heure avant que tous les vaisseaux anglais eussent mouillé, pouvait à peine savoir si l'arrière-garde combattait ou ne combattait pas, qu'il avait cru jusqu'au dernier moment la tête de sa ligne suffisamment cou-

Villeneuve se plaindrait à son tour d'avoir été abandonné par une partie de son armée. On est en droit de soupçonner quelque raison secrète à cette fatale coïncidence. Il n'est point naturel qu'entre tant d'hommes d'honneur il se soit trouvé si souvent

verte par les hauts-fonds de la baie et une batterie de mortiers qu'il avait établie sur la petite île d'Aboukir, et que, par conséquent, tous ses signaux avaient dû être préparés pour porter l'avant-garde et le centre au secours de l'autre aile, c'est-à-dire de l'arrière-garde, contre laquelle, « sans nul doute, écrivait-il le 13 juillet au général Bonaparte, les principaux efforts de l'ennemi seront dirigés. »

Paris, 21 brumaire an IX (12 novembre 1800).

« Mon cher Blanquet, à peine sorti de ma longue réclusion et du chaos de mon arrivée dans ce pays, je veux t'écrire et entrer avec toi en explication... Je ne te cache pas que j'ai appris avec bien de l'étonnement que *toi aussi* tu as été un de ceux qui ont prétendu que, dans la fatale nuit du combat d'Aboukir, j'aurais pu appareiller avec l'arrière-garde et me porter au secours de l'avant-garde. Dans une lettre que j'écris au ministre de la marine, lettre nullement provoquée par aucun procédé du gouvernement à mon égard, et dont je diffère encore la remise, je dis qu'il n'y a que la malveillance, la mauvaise foi ou l'ignorance la plus prononcée qui ait pu avancer une pareille absurdité. En effet, comment des vaisseaux mouillés sous le vent de la ligne, ayant à la mer deux grosses ancres, une petite, quatre grelins, eussent-ils pu appareiller et louvoyer pour arriver au fort du combat avant que les vaisseaux qui y étaient engagés eussent été réduits dix fois ? Je dis que la nuit entière n'eût pas été suffisante. Je ne pouvais pas faire cette manœuvre, abandonner aucune de mes amarres, et qu'on se rappelle le temps que nous mettions

des amiraux ou des capitaines pour encourir un pareil reproche. Si le nom de quelques-uns d'entre eux est aujourd'hui aussi tristement associé au souvenir de nos désastres, la faute, soyons-en convaincus, n'en est point à eux tout entière. Il en faut

lorsque nous avons formé notre ligne pour nous élever dans le vent et gagner deux ou trois encâblures. Qu'on se rappelle que quelques jours auparavant les frégates *la Justice* et *la Junon*, ayant appareillé le soir pour se rendre à Alexandrie, reparurent le lendemain sous le vent de la pointe de Rosette.

« Je ne pouvais ni ne devais appareiller ; la chose était tellement reconnue, que l'amiral même, dans l'instruction qu'il nous avait donnée et dans les signaux supplémentaires qu'il y avait joints, avait bien prévu le cas où il pourrait faire appareiller l'avant-garde pour la faire porter au secours du corps de bataille ou de l'arrière-garde attaqués, mais il n'y avait mis aucun article pour faire porter l'arrière-garde au secours de l'avant-garde, parce que la chose était impossible, et qu'il aurait séparé son escadre sans pouvoir en tirer aucun avantage. J'aurais encore mille motifs à donner pour combattre cette assertion. Ils passent les bornes que je dois me fixer dans cette lettre....

« J'ai parlé de cette affaire avec quelques-uns des capitaines de l'avant-garde. Tous sont convenus avec bonne foi que, dans le moment où ils étaient le plus vivement chauffés par l'ennemi, ils n'ont jamais espéré de secours des vaisseaux de l'arrière-garde, et que *la perte de l'escadre a été décidée du moment où les vaisseaux anglais ont pu nous doubler par la tête*. A bord des vaisseaux de l'arrière-garde, la pensée d'appareiller et de se porter au fort du combat n'est venue à personne, parce que c'était impraticable....

« Adieu, mon cher Duchayla ; tout à toi,

« VILLENEUVE. »

plutôt accuser la nature des opérations dans lesquelles ils furent engagés, et ce système de *guerre défensive* que Pitt proclamait dans le parlement l'avant-coureur d'une ruine inévitable. Ce système, quand nous y voulûmes renoncer, avait déjà pénétré dans nos mœurs; il avait, pour ainsi dire, énervé notre bras et paralysé notre confiance. Trop de fois nos escadres sont sorties de nos ports avec une mission spéciale à remplir et la pensée d'éviter l'ennemi : le rencontrer était déjà une chance contraire. C'était ainsi que nos vaisseaux se présentaient au combat; ils le subissaient au lieu de l'imposer. Si d'autres plans de campagne, si d'autres habitudes leur eussent permis de saluer l'apparition des escadres anglaises comme une heureuse fortune; s'il eût fallu, en Égypte comme devant Cadix, poursuivre Nelson au lieu de l'attendre, qui peut douter que les événements n'eussent été profondément modifiés par cette seule circonstance ? La flotte d'Aboukir n'était point une de ces flottes que la république improvisait de toutes pièces aux jours malheureux de 93. Quelques vaisseaux, il est vrai, « *le Conquérant, le Guerrier, le Peuple-Souverain,* étaient de vieux vaisseaux déjà condamnés depuis deux ans[1]. » On les avait placés à l'avant-garde, croyant cette partie

[1] Lettre particulière du contre-amiral Decrès au vice-amiral Bruix, ministre de la marine.

de la ligne à l'abri de toute attaque, et ce fut précisément sur eux que l'ennemi porta ses efforts. Les équipages, considérablement affaiblis, « se composaient d'hommes rassemblés au hasard et presque au moment du départ[1]; » mais, pour compenser de si grands désavantages, cette flotte comptait dans ses rangs les officiers les plus renommés de notre marine : Brueys, que Bonaparte avait distingué dans l'Adriatique, et qui n'avait pas alors plus de quarante-cinq ans; Villeneuve, dont personne n'a osé mettre la bravoure en doute, et qui avait fait avec honneur la guerre d'Amérique; Blanquet-Duchayla, justement réputé comme un marin consommé, et dont les Anglais admirèrent le courage inébranlable; Dupetit-Thouars, qu'immortalisa en ce jour la belle défense du *Tonnant*, homme d'un esprit fin et gracieux et d'un cœur héroïque; Thévenard, le brave capitaine de *l'Aquilon*, dont la république reconnaissante associa le nom glorieux à celui de Brueys et de Dupetit-

[1] Rapport du contre-amiral Gantheaume au ministre de la marine.

« .... Nos équipages sont très-faibles en nombre et en qualité d'hommes. Nos vaisseaux sont, en général, fort mal armés, et je trouve qu'il faut *bien du courage pour se charger de conduire des flottes aussi mal outillées*. — Aboukir, 21 messidor an VI (9 juillet 1798). L'amiral Brueys au ministre de la marine. » — Cette lettre a été publiée à Londres dans le recueil intitulé : *Lettres interceptées par les croisières anglaises*.

Thouars; Decrès, qui montra sur *le Guillaume-Tell*, quand il sortit de Malte, ce qu'on pouvait attendre de sa fermeté et de sa valeur; Émériau, l'intrépide commandant du *Spartiate*, l'adversaire choisi par Nelson, sur lequel l'Empereur jeta plus tard les yeux pour lui confier le soin de venger un jour nos malheurs; Casa-Bianca, englouti avec son jeune fils au milieu des débris de *l'Orient;* Le Joille enfin, qui, malgré l'impression sinistre d'une aussi grande défaite, poursuivait, dix-huit jours après la destruction de notre escadre, un vaisseau de 50 canons, dont une imagination plus frappée eût pu assurément grossir l'apparence, et enlevait d'un seul coup les trophées d'Aboukir et le capitaine du VANGUARD avec celui du LEANDER [1].

Ce n'étaient point de tels hommes, bien qu'ils eussent à combattre l'élite de la flotte anglaise, qui devaient justifier l'audace de Nelson. Sans doute leurs vaisseaux étaient bien loin de posséder l'admirable organisation des vaisseaux qu'avait formés lord Jervis; sans doute l'incendie de *l'Orient* fut un accident funeste, imprévu, de nature à influer sur le sort d'un combat; mais, malgré tant

[1] Le capitaine Berry, commandant LE VANGUARD, avait pris passage sur LE LEANDER, commandé par le capitaine Thompson, et avait été remplacé sur le vaisseau amiral par un des jeunes officiers qu'affectionnait Nelson, Thomas Hardy, capitaine du brick LA MUTINE.

de chances réunies contre nous, la fortune eût hésité plus longtemps entre les deux armées, et n'eût point appuyé si lourdement sa main sur notre escadre, si Brueys, épargnant à Nelson la moitié du chemin, eût pu courir à sa rencontre pour le combattre. Longtemps cette guerre embarrassée et timide qu'avaient faite Villaret et Martin, *cette guerre défensive,* avait pu se soutenir, grâce à la circonspection des amiraux anglais et aux traditions de la vieille tactique. C'était avec ces traditions qu'Aboukir venait de rompre; le temps des combats décisifs était arrivé.

CHAPITRE XVII.

Départ de Nelson pour Naples. 19 août 1798.

L[redacted]mier soin de Nelson après sa victoire fut e ras[redacted]r l'Inde anglaise alarmée. Il expédia aus-tôt au [redacted]erneur de Bombay un de ses officiers, i, débarq[redacted]dans la baie d'Alexandrette, gagna r Alep et [redacted]dad le golfe Persique et atteignit bout de [redacted]ante-cinq jours la presqu'île de dostan. L[redacted]ttre que Nelson adressa en cette [redacted]sion au g[redacted]erneur de Bombay offre un échan-[redacted]n curieux[redacted]on style officiel et peut faire juger d[redacted]on brusq[redacted]et positif qu'il employait pour t[redacted]r les affai[redacted] :

[redacted] vous dir[redacted]n peu de mots, lui écrit-il, qu'une ar[redacted]française[redacted]40 000 hommes, embarquée sur 300 tra[redacted]orts et e[redacted]rtée par 13 vaisseaux de ligne, 11 fré-ga[redacted]des b[redacted]ardes, des canonnières, etc., arriva de-van[redacted]rie le 1er juillet. Le 7, elle en partit pour se porter sur le Caire, où elle entra le 22. Pendant leur marche, les Français ont eu avec les mameloucks quelques engagements qu'ils appellent *de grandes victoires.* Comme j'ai sous les yeux les dépêches de Bonaparte, dont je me suis emparé hier, je peux parler de ses mou-

vements avec certitude. Il dit : « Je me dispose à envoyer prendre Suez et Damiette. » Il ne s'exprime point en termes très-favorables sur le compte du pays et de ses habitants. Tout cela est écrit d'un style si boursouflé, qu'il n'est pas facile d'en tirer la vérité. Cependant il ne fait pas mention de l'Inde dans ses lettres. Il s'occupe, dit-il, d'organiser le pays ; mais vous pouvez être convaincu qu'il n'est maître que du terrain que couvre son armée... J'ai eu le bonheur d'empêcher 12 000 hommes de quitter Gênes, et *aussi* de prendre 11 vaisseaux de ligne et 2 frégates. En un mot, 2 vaisseaux et 2 frégates sont seuls parvenus à m'échapper. Ce glorieux combat a eu lieu à l'embouchure du Nil et à l'ancre. Il a commencé au coucher du soleil le 1er août, et ne s'est terminé que le lendemain matin à trois heures. L'action a été chaude, mais Dieu a béni nos efforts et nous a accordé une grande victoire... Bonaparte n'a point encore eu affaire à un officier anglais. Je tâcherai de lui apprendre à nous respecter. Voilà tout ce que j'ai à vous faire connaître... Ma lettre n'est peut-être point aussi claire qu'on eût pu s'y attendre ; j'espère cependant que vous voudrez bien m'excuser quand je vous dirai que mon cerveau a été tellement ébranlé par la blessure que j'ai reçue à la tête, que je ne suis pas toujours aussi lucide, je le sens bien, qu'on serait en droit de le désirer. Cependant, tant qu'il me restera un rayon de raison, mon cœur et ma tête seront tout entiers au service de mon roi et de mon pays. »

Cet empressement à faire parvenir dans l'Inde la nouvelle de la bataille d'Aboukir témoigne suffi-

samment de la gravité des inquiétudes que la présence d'une armée française en Égypte avait déjà excitées en Angleterre sur le sort d'un empire encore mal affermi.

« On peut trouver la chose étrange au premier abord (écrivait Nelson au comte de Saint-Vincent un mois avant sa victoire); mais, en vérité, un ennemi entreprenant pourrait très-aisément, soit en se rendant maître du pays, soit en obtenant le consentement du pacha d'Égypte, conduire une armée jusque sur les bords de la mer Rouge. Si alors il s'était concerté d'avance avec Tippoo-Saïb, et qu'il trouvât des bâtiments préparés à Suez, il lui faudrait à peine trois semaines pour porter ses troupes sur les côtes de Malabar; car telle est la durée moyenne d'une semblable traversée en cette saison, et, dans ce cas, nos possessions de l'Inde se trouveraient très-sérieusement compromises. »

Appréciant comme Nelson les dangers d'une pareille attaque, la compagnie des Indes avait déjà expédié les ordres les plus pressants pour qu'on mît en état de défense les points qui pouvaient être menacés par l'armée française. La destruction de notre flotte l'avait rassurée contre une tentative d'invasion qui semblait désormais impossible, et, en témoignage de sa reconnaissance, la compagnie vota au vainqueur d'Aboukir un don de 10,000 liv. sterl. Ce premier hommage n'était que l'avant-coureur des distinctions dont Nelson allait être

accablé. La *compagnie turque* [1] lui offrit un vase d'argent, la société patriotique un service estimé 500 liv. sterl., la Cité de Londres une épée de la valeur de 200 guinées en échange de l'épée du contre-amiral Duchayla que Nelson lui avait envoyée, et qu'elle fit suspendre dans la salle même de ses séances. Le sultan, l'empereur de Russie, les rois de Sardaigne et de Naples, la petite île de Zante elle-même, le comblèrent à l'envi d'honneurs et de présents. Le duc de Clarence, les vétérans de l'armée anglaise, Hood, Howe, Saint-Vincent; Peter Parker, qui l'avait fait capitaine; Goodall, qui servait en 1795 sous l'amiral Hotham; sir Roger Curtis, qui eût pu envier à Nelson, comme sir John Orde et sir William Parker, le commandement de son escadre; tous ces amiraux, qui voyaient en lui un élève ou un rival, s'empressèrent d'unir leurs félicitations à celles que lui adressaient de toutes parts les souverains étrangers et les ennemis de la révolution française [2]. Collingwood vint y joindre le touchant suffrage de sa vieille et fidèle amitié. Il était encore devant Cadix, éloigné depuis plus

[1] Compagnie formée à Londres pour l'exploitation du commerce du Levant.

[2] « Monsieur le vice-amiral Nelson, lui écrivait Paul Ier, la victoire complète que vous avez remportée sur l'ennemi commun, et la destruction de la flotte française, sont assurément des titres trop puissants pour ne pas vous attirer les suffrages de *la saine partie de l'Europe*. »

de trois ans d'une famille qu'il adorait, maudissant le blocus inactif qui l'avait privé d'assister au combat d'Aboukir, mais toujours prêt à sacrifier à son pays ses goûts, son repos et les plus chères inclinations de son cœur.

« Je ne saurais, mon cher ami (écrivait-il à Nelson), vous exprimer toute la joie que j'ai éprouvée en apprenant votre complète et glorieuse victoire sur l'armée française. Jamais on n'en a remporté de plus décisive, de plus importante par ses conséquences. Grâces soient rendues à la divine Providence pour la protection dont elle vous a couvert au milieu de tant de dangers ! Mon cœur en est pénétré de reconnaissance, car ce n'est point sans péril qu'on accomplit de si grandes choses... Je déplore bien sincèrement la mort du capitaine Westcott [1] : c'était un homme de bien et un brave officier; mais, s'il dépendait de nous de choisir une occasion pour sortir de cette vie, qui pourrait souhaiter un plus beau jour, un jour plus mémorable que celui dans lequel Westcott a succombé ? »

Le ministère anglais sembla seul rester en arrière au milieu de cet entraînement général. En entrant dans la baie d'Aboukir, le 1er août 1798, Nelson avait dit aux officiers qui l'entouraient : « Demain, avant cette heure, j'aurai mérité la pairie, ou Westminster. » Il obtint la pairie, mais le combat de Saint-Vincent avait valu à

[1] Commandant le Majestic à Aboukir.

l'amiral Jervis le titre de comte et une pension de 3,000 liv. sterl.; Duncan avait gagné celui de vicomte et une pension semblable devant Camperdown; Nelson ne reçut pour prix de sa victoire que le titre de baron, et une dotation de 2,000 livres réversible sur la tête de ses deux premiers héritiers mâles. Il fut créé pair sous le nom de baron du Nil et de Burnham-Thorpe. « C'est la plus haute dignité nobiliaire, lui écrivait lord Spencer, qui ait été conférée à un officier de votre grade, commandant en sous-ordre. » La distinction qu'on voulait établir entre les services d'un commandant en chef et ceux d'un amiral investi d'un commandement temporaire, avait quelque chose de misérable en présence de l'enthousiasme que cette victoire inattendue avait excité dans toutes les cours de l'Europe et des immenses résultats qu'elle laissait déjà entrevoir.

Ce fut le sort de Nelson de subir toute sa vie ces blessantes épreuves, et, bien que personne au monde n'en ressentît plus profondément l'aiguillon, il faut lui rendre la justice qu'il ne mesura jamais son dévouement à la reconnaissance du ministère ou du pays. Il est un mot, le dernier que Nelson ait prononcé à son lit de mort, qui, comme un talisman magique, a souvent ranimé sa constance pendant cette longue guerre : le *devoir*. Le *devoir* fut pour les Anglais ce qu'étaient pour nous l'honneur et l'amour de la patrie. C'était

le même sentiment caché sous des noms divers; mais, chez nos voisins, il prenait sa source dans les vieilles croyances religieuses que la France républicaine venait de répudier. Jamais ne s'est révélée plus profonde qu'à cette époque la ligne de démarcation qui de tout temps a séparé les génies si divers des deux peuples. Ainsi, pendant que nos marins intrépides se consolaient en riant de leur défaite et se promettaient de prendre leur revanche, pendant que Troubridge écrivait à Nelson « qu'il avait à son bord 20 officiers prisonniers dont pas un ne semblait reconnaître l'existence d'un Être suprême, » les Anglais, s'agenouillant sur le champ de bataille d'Aboukir, rendaient grâce de leur victoire au ciel. L'incendie dévorait encore *le Timoléon* et *la Sérieuse; le Tonnant* n'était point amariné, quand nos ennemis s'acquittaient de ce pieux devoir. Nelson venait de les y convier et de remercier en même temps ses frères d'armes de leur dévouement et de leurs efforts. Les ordres du jour qu'il adressait à son escadre en cette occasion n'ont point l'élan, n'ont point la pompe inspirée des bulletins de Bonaparte, mais ils sont l'expression la plus vraie et la plus élevée des sentiments qui animaient alors le camp ennemi.

« Le Dieu tout-puissant, dit Nelson à ses capitaines, ayant béni les armes de Sa Majesté et leur ayant accordé la victoire, l'amiral a l'intention de lui en rendre de

publiques actions de grâces, aujourd'hui même, à deux heures, et il recommande à tous les vaisseaux d'en faire autant, dès qu'ils le pourront sans inconvénient... Il félicite du fond du cœur les capitaines, officiers, matelots et soldats de marine embarqués sur l'escadre qu'il a l'honneur de commander de l'issue de ce dernier engagement, et les prie d'agréer ses sincères et affectueux remercîments pour leur noble conduite dans une si glorieuse action. Il n'est aucun matelot anglais qui n'ait dû sentir en ce jour quelle est la supériorité d'équipages fidèles au bon ordre et à la discipline sur des hommes sans frein dont rien n'a pu régler les tumultueux efforts. »

Légitime et salutaire hommage offert sur le champ de bataille, non point à l'enthousiasme, non point à la valeur, mais à ce qui peut triompher de la valeur et de l'enthousiasme, *au bon ordre et à la discipline !*

L'homme qui parlait ainsi à son escadre, douze heures après la plus éclatante victoire, n'a pas toujours conservé ce ton noble et imposant. Les grandes circonstances inspiraient Nelson ; mais en quittant le champ de bataille, en dehors des moments d'excitation qui agissaient si puissamment sur sa nature nerveuse, cet homme, rendu à ses préjugés d'enfance et à son humeur vaniteuse et bizarre, devenu accessible à toutes les séductions et à toutes les flatteries, descendait subitement des hauteurs auxquelles le vrai génie

peut seul se maintenir. La victoire d'Aboukir, par une élévation soudaine, jeta l'impétueux amiral dans une sphère pour laquelle il n'était point fait. Il se produisit chez lui, au milieu des enivrements qui suivirent ce triomphe, une sorte de révolution morale, un éblouissement et comme une perturbation de ses facultés, que plusieurs personnes n'ont pas craint d'attribuer au coup violent qu'il avait reçu à la tête, et à l'ébranlement qui en était résulté dans la masse cérébrale; mais les faveurs de la fortune ont porté le trouble et l'erreur dans de plus hautes intelligences, et l'air empoisonné de la cour de Naples fut plus funeste à la raison de Nelson que le biscaïen d'Aboukir. Nelson achevait à peine d'amariner ses prises et de les mettre en état de gagner les ports d'Angleterre, que déjà le destin le poussait vers ce fatal rivage. Les instructions confidentielles qu'il reçut, le 15 août 1798, du comte de Saint-Vincent, l'obligèrent en effet à quitter si précipitamment l'Égypte, qu'il se hâta d'incendier *l'Heureux* et *le Mercure* qu'il n'avait pu remettre à flot, *le Guerrier* qu'il n'avait pu réparer [1]. Laissant

[1] Pour chacun de ces 3 vaisseaux incendiés, le gouvernement anglais paya aux vainqueurs la somme de 500 000 francs. Dans un cas semblable, les ordonnances encore en vigueur dans la marine française n'eussent alloué aux capteurs qu'une somme d'environ 64 000 francs, c'est-à-dire 800 francs *par canon*. Telle est la gratification accordée aux officiers et équipages d'un bâti-

au capitaine Hood, pour bloquer le port d'Alexandrie, les vaisseaux LE ZEALOUS, LE GOLIATH et LE SWIFTSURE, il prit avec lui LE CULLODEN, LE VANGUARD et L'ALEXANDER, et le 19 août fit route pour la baie de Naples, où l'attendaient de nouvelles épreuves et de plus grands dangers.

ment français pour la destruction d'un vaisseau de ligne ! Cette gratification est de 600 francs *par canon*, si le navire détruit est une frégate ou tout autre bâtiment de guerre ; elle est de 400 fr. s'il s'agit d'un corsaire. En général, il faut le dire, notre législation est bien moins libérale sur ce chapitre que la législation anglaise. En Angleterre, la totalité des prises faites par les bâtiments de guerre appartient, sauf un léger droit prélevé par l'amirauté, aux officiers et aux équipages de ces bâtiments. En France, tous *les navires de guerre* enlevés à l'ennemi appartiennent également en totalité aux états-majors et équipages des bâtiments qui les ont capturés, sous la déduction d'une retenue de 3 pour 100 au profit de la caisse des Invalides; mais *les corsaires* et *les bâtiments marchands* n'appartiennent aux capteurs que pour les 2/3 : un tiers du produit net est attribué à la caisse des Invalides, indépendamment de la retenue générale de 3 p. 100. Si du moins la part des capteurs ainsi réduite leur eût toujours été fidèlement payée ! mais qui ne sait les interminables procédures et les mille détours qui, pendant la dernière guerre, ont si souvent ravi à nos marins ces dépouilles opimes arrosées de tant de sang, acquises au prix de tant de périls et de fatigues ?

CHAPITRE XVIII.

Arrivée de Nelson à Naples. 22 septembre 1798. — Fuite de la cour en Sicile. 23 décembre 1798.

Au moment où Nelson quittait l'Égypte, il lui restait encore quelques années à vivre et deux batailles à gagner; mais la fortune se fût montrée plus propice à sa gloire, si elle eût tranché sa vie dans cette nuit mémorable qui avait vu périr Dupetit-Thouars et Brueys. Nelson eût succombé alors dans tout l'éclat d'une renommée sans tache, comme avait succombé Marceau, comme devait succomber Desaix, couronné de l'auréole intacte qui n'entoure que des fronts vierges de toute souillure. « Mon grand et excellent fils, écrivait son père à cette époque, est entré dans le monde sans fortune, mais avec un cœur honnête et religieux... Le Seigneur l'a couvert de son bouclier au jour du combat, et a exaucé les vœux qu'il formait d'être un jour utile à son pays... Honneur de mes cheveux blancs, il est aujourd'hui, à l'âge de quarante ans, aussi gai, aussi généreux, aussi bon que jamais. Il est sans crainte, parce qu'il est sans remords. » Si l'on croit retrouver dans cette

rapide esquisse la physionomie vive et confiante de l'intrépide amiral qui montait LE VANGUARD, c'est à d'autres traits, il faut en convenir, que quelques mois plus tard on eût pu reconnaître l'amant adultère de lady Hamilton et le meurtrier de Caracciolo.

C'était en 1793, quand lord Hood le chargea d'aller réclamer auprès du roi Ferdinand IV l'envoi d'un corps de troupes destiné à défendre Toulon, que Nelson avait connu pour la première fois ces indignes amis qui devaient exercer une si triste influence sur son avenir, sir William et lady Hamilton; mais alors sir William n'avait été pour le capitaine de l'AGAMEMNON qu'un agent diplomatique dont Nelson vantait l'activité et l'ardeur, et lady Hamilton qu'une jeune femme aimable dont il avait remarqué la grâce et la distinction. Nelson ne passa d'ailleurs en cette occasion que quelques jours à Naples, et n'y reparut plus qu'après la victoire d'Aboukir.

Sir William était frère de lait du roi Georges III. Accrédité depuis plus de trente ans en qualité de ministre d'Angleterre auprès du gouvernement des Deux-Siciles, il jouissait d'une très-grande faveur à la cour de Naples. Il aimait passionnément la chasse : c'était un titre à la bienveillance de Ferdinand IV. Il passait pour aimer les beaux-arts, quoiqu'il fût soupçonné à cet égard d'un zèle un peu mercantile : c'était un titre aux bon-

tés de la reine. Cependant, vivant dans l'intimité de ces deux souverains et honoré de leur confiance, sir William ne se faisait point faute d'exercer son esprit à leurs dépens : c'était un vieillard facétieux et jovial, très-libre dans ses discours et fort désabusé des illusions de ce monde, un épicurien anglais dont les plaisanteries inépuisables eussent suffi, au dire de Nelson, pour guérir et ranimer le comte de Saint-Vincent, si ce dernier, en 1799, fût venu demander au climat de Naples la santé qu'il allait chercher en Angleterre. Les Anglais sont en général d'assez froids plaisants; il sied mal à leur tempérament flegmatique de jouer avec le vice et de se railler des choses honnêtes et décentes. Le bon sir William, comme l'appelait Nelson, était donc un de ces esprits sceptiques et peu délicats qui se rencontrent rarement chez un peuple habitué à respecter si profondément la sainteté des vertus domestiques. De tels esprits, avec la teinte sèche et positive qu'ils empruntent au caractère britannique, offrent je ne sais quoi de plus nu et de plus repoussant encore que les natures du même ordre chez un peuple plus frivole et moins compassé.

A l'âge de soixante ans, sir William, épris d'une passion subite, épousa la maîtresse de son neveu [1]. Cette maîtresse, connue à Londres sous le nom de miss Emma Harte, était, s'il faut en croire des

[1] En 1791 : lady Hamilton avait alors près de trente ans.

témoignages contemporains et le portrait qu'en a laissé le célèbre peintre Romney, une des femmes les plus séduisantes de son temps; mais fille d'une pauvre servante du comté de Galles, qu'elle décora, aux jours de sa grandeur, du nom de mistress Cadogan, Emma Harte avait passé sa jeunesse dans les plus singulières et les plus suspectes aventures. Toutes ces circonstances, dont il était instruit, n'empêchèrent pas sir William de l'épouser. Le sceptique diplomate ne se montra point d'ailleurs plus soucieux de l'avenir que du passé, et, doué au plus haut degré de toutes les qualités d'un mari complaisant, il vécut pendant plus de quatre ans entre sa femme et lord Nelson sans prendre ombrage de leurs relations, appelant Nelson son *meilleur ami* et *l'homme le plus vertueux* qu'il eût jamais connu. A son lit de mort, par un dernier trait d'*humour* et d'excentricité, il légua sa femme aux soins de cet excellent ami et la plus grande partie de sa fortune à son neveu. — Quant à lady Hamilton, avec cette souplesse merveilleuse qui n'appartient qu'aux femmes, elle s'était bientôt mise au niveau de sa nouvelle fortune. Présentée à la cour de Naples, elle était parvenue à gagner l'affection de la reine, et nul embarras ne semble avoir trahi, dans la sphère élevée où la porta si soudainement le sort, la honte de sa vie passée et la bassesse de son origine.

La cour de Naples, où la prude Angleterre avait

alors de si étranges représentants, était la cour des irrésolutions et des perfidies. Le roi et la reine étaient bien d'accord pour détester la France; mais la haine du roi était indolente et craintive, celle de la reine active et énergique. La politique du gouvernement oscillait entre ces deux influences, obéissant un jour aux terreurs d'un Bourbon d'Espagne, le lendemain aux emportements d'une archiduchesse d'Autriche. Un étranger, cher aux deux souverains, dirigeait les affaires dans cette voie tortueuse; c'était un autre Godoy, le chevalier Acton, qui gouverna la reine pendant plus de vingt ans. Né à Besançon en 1737, Acton, fils d'un médecin irlandais, après quelques années d'une vie aventureuse, fut appelé en 1779 à la cour de Naples, et obtint successivement, par la faveur de la reine, le ministère de la marine, celui de la guerre et celui des affaires étrangères, qu'il conservait encore en 1798. Entièrement dévoué à l'alliance anglaise, lié d'une amitié particulière avec sir William Hamilton, ce favori ne fut durant son long règne que l'instrument servile du cabinet britannique.

Depuis 1776, la reine avait obtenu, par la naissance d'un fils, et suivant les stipulations de son contrat de mariage, entrée et voix délibérative dans le conseil. Sœur de la reine de France, fille cadette de l'empereur François Ier et de Marie-Thérèse, Marie-Caroline avait alors vingt-cinq ans.

Elle était belle, vive, intelligente, amie des réformes, et éprise des applaudissements qui saluaient à cette époque les vues philanthropiques des princes de la maison d'Autriche. On célébrait son activité, son goût éclairé pour les arts, son instruction profonde, ses idées généreuses : on ne parlait encore qu'à voix basse de ses galanteries. Tout faisait donc espérer que les Napolitains n'auraient point à regretter l'empire qu'elle était destinée à exercer sur le fils indolent de Charles III. Combien de règnes flétris par la postérité ont commencé sous ces heureux auspices! Appelée à gouverner un plus grand peuple, Marie-Caroline eût pris place peut-être à côté de Catherine II; la gloire aurait alors ennobli ses faiblesse; en des temps plus tranquilles, le bonheur de Naples les lui eût fait pardonner; mais la fatalité qui la jeta sur un théâtre trop étroit pour son esprit actif, au milieu des agitations de ces jours difficiles, devait la livrer sans défense à toutes les sévérités de l'histoire. La révolution française fit bientôt succéder dans le cœur de la reine, aux tendances libérales qu'elle avait manifestées d'abord, une profonde horreur pour les principes qui, après avoir renversé le trône de Louis XVI, avaient osé dresser l'échafaud de Marie-Antoinette. Attentive à étouffer la sédition dès sa naissance, la reine prêta l'oreille aux suggestions d'Acton : *la populace est fidèle et dévouée*, répétait-elle d'après lui, *mais les nobles sont*

tous d'infâmes jacobins. Tels furent les soupçons qui jetèrent dans les cachots de Naples la plus haute noblesse du royaume. Jamais cependant — les plus violents ennemis de la reine lui ont rendu cette justice — elle n'eût secondé les lâches atrocités de ses ministres sans le voile épais qu'ils avaient étendu sur ses yeux. Les instincts généreux du sang de Marie-Thérèse ne devaient succomber que sous la raison d'État et les sophismes de la politique.

Abandonné de bonne heure à une tutelle négligente, le roi réunissait à des instincts peu élevés des habitudes grossières, qui ne charmaient que la populace. Il se mêlait rarement des affaires du royaume, à moins qu'il n'y fût poussé par quelque terreur secrète. En 1796, épouvanté des progrès de Bonaparte, qui venait de disperser l'armée de Wurmser, il était sorti de son apathie pour traiter avec la République et avait envoyé à Paris le prince Belmonte Pignatelli, malgré les vives réclamations de la reine. Le danger passé, il était retombé dans son indifférence, et n'avait point eu la force de s'opposer aux nouvelles imprudences qui devaient mettre sa couronne en péril et pousser le royaume à sa ruine.

Tels étaient les personnages qui allaient entourer le héros du Nil. Le 17 mai 1798, le jour même où l'armée d'Égypte quittait le port de Toulon, un traité, signé à Vienne par le ministre Thugut pour

l'Autriche et le duc de Campo-Chiaro pour Naples, régla le contingent que l'empereur François II et le roi Ferdinand IV s'engageaient à entretenir en Italie à la reprise des hostilités contre la France; quelques mois plus tard, Paul Ier et la Porte Ottomane entraient dans cette alliance, et l'Angleterre envoyait à Naples la flotte de Nelson. La reine crut le moment venu de se déclarer.

« Le brave, le vaillant amiral Nelson, écrivait-elle au marquis de Circello, son ambassadeur à Londres, a remporté sur la flotte régicide une complète victoire... Je voudrais pouvoir prêter des ailes au porteur de cette nouvelle... L'Italie n'a plus rien à craindre du côté de la mer, et ce sont les Anglais qui l'ont sauvée... L'annonce de cette glorieuse journée a produit à Naples un enthousiasme impossible à décrire. Vous eussiez été touché de voir tous mes enfants se jeter dans mes bras et pleurer de joie en apprenant cette heureuse nouvelle, doublement heureuse par le moment critique où elle nous est parvenue. La crainte, l'avarice et les pernicieuses intrigues des républicains avaient fait disparaître tout le numéraire, et il ne se trouvait personne ici qui eût le courage de proposer les moyens nécessaires pour en rétablir la circulation... Bien des gens, qui croyaient une crise prochaine, commençaient à lever le masque; mais, en apprenant la destruction de la flotte de Bonaparte, ils sont devenus plus circonspects. Que l'Empereur déploie maintenant un peu d'activité, et nous pouvons espérer la délivrance de l'Italie ! Quant à nous,

nous sommes prêts à nous montrer dignes de l'amitié et de l'alliance des intrépides défenseurs des mers. »

C'est au milieu de cette exaltation que, le 22 septembre, Nelson arrive à Naples avec LE VANGUARD; aussitôt on l'entoure, on le félicite, on l'embrasse. Le roi veut l'aller visiter lui-même. « Croyez, lui écrit la reine, mon valeureux et glorieux général, que ma reconnaissante estime pour vous m'accompagnera jusqu'au tombeau. » Lady Hamilton, qu'un calcul ambitieux, peut-être aussi l'attrait d'une grande gloire, portaient dès lors à enivrer Nelson d'un funeste encens, accourue au-devant du VANGUARD avant que ce navire ait jeté l'ancre, ne peut résister à son émotion. Elle s'élance sur le pont du vaisseau et tombe évanouie dans les bras de l'amiral. Le roi l'appelle son sauveur, la cour le proclame le libérateur de l'Italie; la foule, qui se précipite sur les quais au moment où son canot entre dans le port, le salue des mêmes titres et répète les mêmes cris d'enthousiasme. C'était là une trop forte épreuve pour cette nature naïve et ardente, pour cet homme simple et passionné qui, ayant moins vécu dans le monde que sur ses vaisseaux, se présentait sans défense à toutes les séductions de la grandeur, de la flatterie et de l'amour. Le vainqueur d'Aboukir, l'époux de l'aimable veuve du docteur Nisbett, à qui les misères de cette basse corruption italienne n'avaient d'abord

inspiré qu'un profond dégoût, et qui appelait Naples « un pays de musiciens et de poëtes, de voleurs et de femmes perdues, » fut bientôt complétement subjugué par les charmes de lady Hamilton. Lady Hamilton en le donnant à la reine mit la flotte anglaise au service de toutes les passions de la cour de Naples.

La correspondance de Nelson témoigna bientôt des ridicules excès où se laissait entraîner sa soudaine tendresse. « Ne soyez pas surpris, écrivait-il à lord Saint-Vincent, de la confusion étrange qui règne dans cette lettre. Je vous écris en face de lady Hamilton, et, si Votre Seigneurie était à ma place, je doute fort qu'elle pût écrire encore aussi bien. Il y a là de quoi troubler le cœur et faire trembler la main. » Plus il demeure à Naples et plus le joug s'appesantit. Le poison qu'ont reçu ses veines se fait jour de toutes parts et transpire à travers mille extravagances. Bientôt il n'achève plus une lettre sans y mêler le nom de lady Hamilton. Lord Saint-Vincent, le comte Spencer, l'ancien vice-roi de la Corse, lord Minto, l'empereur Paul Ier, qui, sur sa demande, accorde à lady Hamilton l'ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, sa femme elle-même, cette compagne irréprochable et dévouée de sa jeunesse, cette amie éprouvée de son humble fortune, tels sont les confidents que va prendre son fol enthousiasme. « Où en serais-je, s'écrie-t-il, sans le bon sir William, sans l'incom-

parable, l'inappréciable lady Hamilton?... Ce sont leurs soins qui m'ont rendu la santé... Tous deux sont aussi grands par le cœur que par l'esprit... Qu'ils approuvent ma conduite, et je brave l'envie du monde entier!... Je ne voudrais rien faire sans les consulter... car ma gloire leur est plus chère qu'à moi-même... Tous les trois nous ne faisons qu'un. » *Tria juncta in uno*, c'est ainsi qu'il désigne, que sir William désigne lui-même cette singulière association.

La veuve du docteur Nisbett avait eu de son premier mariage un fils qui, entré dans la marine sous le patronage de Nelson, avait rapidement franchi les premiers degrés de cette carrière. Déjà lieutenant à Ténériffe, le jeune Nisbett avait accompagné Nelson dans cette expédition. Ce fut lui qui releva l'amiral quand il fut renversé au fond de son canot par le boulet qui l'atteignit au moment où il mettait le pied sur le môle. Il lui lia fortement le bras avec sa cravate de soie, arrêta le sang qu'il perdait par sa large blessure, et, grâce à cette présence d'esprit, lui sauva probablement la vie. Nelson aimait ce jeune homme dès son enfance, et cette circonstance les avait attachés davantage encore l'un à l'autre. Ce fut le premier lien dont il fit le sacrifice à sa fatale passion. Inquiet de l'influence plus marquée chaque jour qu'une femme sans pudeur semblait prendre sur l'époux de sa mère, le jeune Josué Nisbett, qui

commandait alors la frégate LA THALIE sous les ordres de Nelson, ne sut point dissimuler son mécontentement. D'abord importun, il ne tarda point à devenir odieux. Une circonstance fortuite, une offense publique dont lady Hamilton eut à se plaindre, fit éclater le courroux de l'amiral. Le capitaine Nisbett reçut l'ordre de quitter l'escadre, et Nelson sembla se séparer sans regret d'un jeune homme qui avait si longtemps combattu à ses côtés, et à qui il avait témoigné jusqu'à ce jour la tendresse et la sollicitude d'un père.

Mais quelle affection eût pu résister dans son cœur à ce charme tout-puissant qui captivait ses sens et fascinait ses yeux? « Lady Hamilton est un ange, écrivait-il au comte de Saint-Vincent, qui, déjà sexagénaire, devait s'étonner un peu de ces singulières confidences : c'est un ange, et je place en elle toute ma confiance. Soyez sûr, mon cher lord, qu'elle la mérite entièrement. » Lady Hamilton est devenue en effet, près de la cour de Naples, l'interprète empressée de sa politique impatiente. C'est à elle qu'il adresse ses plaintes, qu'il confie ses plus secrètes inquiétudes; c'est elle, et non plus sir William, qu'il charge de les porter jusqu'au pied du trône. Voici le manifeste qu'il rédige à cette occasion; déjà le style de Nelson a changé; à la précision nerveuse, à la simplicité puritaine de ses premières dépêches a succédé une emphase

verbeuse qui rappelle les proclamations de Ferdinand IV.

« Chère madame (écrit-il à lady Hamilton le 3 octobre 1798), je ne puis envisager, sans en être ému, les maux qui (j'en suis certain, bien que je ne sois pas un homme d'État) ne peuvent manquer d'accabler ces contrées, aujourd'hui si loyales et si dévouées, grâce à la pire de toutes les politiques, celle de la temporisation. Depuis mon arrivée dans ces mers au mois de juin dernier, j'ai vu dans les Siciliens le peuple le plus attaché à ses souverains, le plus ennemi des Français et de leurs principes. Depuis mon arrivée à Naples, j'ai trouvé toutes les classes de la société, de la plus élevée jusqu'à la plus infime, pleines d'ardeur pour une guerre contre la France; car personne n'ignore que la République prépare une armée de brigands pour piller ces royaumes et y détruire la monarchie. J'ai vu le ministre de ce gouvernement insolent laisser passer sans observation la violation manifeste du troisième article du traité conclu entre Sa Majesté et la République française[1]. Cette conduite inusitée ne mérite-t-elle pas une sérieuse attention? N'est-ce pas la coutume des Français d'endormir les gouvernements étrangers dans une fausse sécurité pour les détruire plus facilement ensuite? Comme je l'ai déjà établi, tout le monde ne sait-il pas que le pillage doit commencer par Naples? Puisqu'on le sait et puis-

[1] Article qui interdisait au roi des Deux-Siciles d'admettre plus de quatre bâtiments de guerre anglais à la fois dans la baie de Naples.

que Sa Majesté a une armée toute prête à entrer dans un pays qui l'appelle, pourquoi donc attendre la guerre sur son territoire, quand on peut la porter à l'extérieur? L'armée du roi devrait être en marche depuis un mois... Si l'on veut persister dans ce misérable, dans ce pernicieux système d'ajournement, il ne me reste plus qu'à recommander à mes amis de se tenir prêts à s'embarquer au premier signal. Ce sera mon devoir alors de pourvoir à leur sûreté et à celle (je gémis de penser qu'une pareille mesure peut devenir nécessaire) de l'aimable souveraine de ces États et de sa royale famille. J'ai lu avec admiration son incomparable lettre de septembre 1796, si pleine d'une véritable noblesse. Puissent les conseils des Deux-Siciles être toujours guidés par de pareils sentiments de dignité, d'honneur et de justice, et puissent ces paroles du grand William Pitt, comte de Chatham, pénétrer jusqu'au cœur des ministres de ce pays : « Ce sont les mesures les plus hardies qui sont les plus sûres ! »

C'est ainsi que Nelson croyait sauver la monarchie napolitaine. Il était homme à jouer un royaume aussi résolûment qu'une flotte, et trouvait malheureusement dans la reine un fatal penchant pour cette initiative imprudente. Suivant lui, il fallait se jeter à l'improviste sur les États du pape, y surprendre nos bataillons dispersés, faire la guerre avant de la déclarer. Tels étaient les conseils que, par la bouche de lady Hamilton, il fit souvent entendre à la cour de Naples. Des émigrés romains y joignaient leurs excitations et promet-

taient à l'armée d'invasion le concours d'une multitude fanatique. De tous les ministres, Acton était le seul qui appuyât dans le conseil ce projet périlleux. Le marquis de Gallo et le prince Belmonte Pignatelli, plus sages et mieux instruits de la situation de l'Europe, s'y opposaient de tout leur pouvoir. Nelson ne pouvait leur pardonner cette honnête résistance. « Ce marquis de Gallo, écrivait-il à lord Spencer, je le déteste. Il ignore les plus simples égards. Sir William Hamilton vient de découvrir qu'un messager part pour Londres dans une heure, et cependant j'ai passé hier une partie de la soirée avec ce ministre sans qu'il m'en ait dit un seul mot. Il admire ses cordons, ses bagues, sa tabatière. En vérité, en le faisant ministre, on a perdu là un *parfait petit-maître.* »

Deux considérations majeures s'opposaient cependant à l'entrée en campagne des troupes napolitaines. On n'avait ni argent pour les payer, ni général à mettre à leur tête. Le général, on l'avait demandé à l'Allemagne; l'argent, à cette inépuisable source de tous les subsides, l'Angleterre. « J'ai dit à la reine, écrivait Nelson au comte Spencer, que je ne croyais pas que M. Pitt pût exiger de nouveaux sacrifices du pays en ce moment, mais qu'assurément, si l'Angleterre voyait ce royaume faire de courageux efforts pour échapper à la destruction dont la France le menace, John Bull ne resterait pas en arrière et ne laisserait pas

ses amis dans la détresse. » Avec cette espérance et l'arrivée du général Mack parurent s'évanouir les derniers scrupules de la cour. Mack, à qui l'avenir réservait de si singulières mésaventures, et qui, après avoir perdu un royaume en quinze jours, devait, quelques années plus tard, capituler avec une armée, Mack passait alors pour un des meilleurs généraux de l'Europe. Il fut reçu à Naples comme le génie tutélaire des Deux-Siciles. C'était un homme froid et grave, avare de longs discours, laissant tomber chacun de ses mots comme un oracle. Il promit d'écraser l'armée française, et on le crut sur parole.

Naples allait donc avoir l'honneur d'ouvrir cette nouvelle campagne. Le Piémont, excité à seconder ce mouvement, devait s'insurger sur les derrières de notre armée; un corps de troupes, transporté à Livourne sur les vaisseaux anglais, lui couperait la retraite. Tout était préparé pour envelopper et détruire les détachements français disséminés dans les États du pape et la haute Italie. L'Empereur, cependant, ne bougeait point encore. Soit que la saison lui parût trop avancée déjà, soit qu'il attendît les Russes, qui n'étaient pas arrivés, le gouvernement autrichien avait résolu de temporiser et de faire traîner les négociations en longueur jusqu'au mois d'avril. Cette résolution faillit abattre l'ardeur du gouvernement de Naples.

« Milord (écrivait Nelson au comte Spencer, le 12 novembre 1798, du camp de San-Germano, où s'était transportée la cour), Sa Majesté m'a appelé hier auprès d'elle pour concerter avec le général Mack et le général Acton l'ouverture des hostilités. 30 000 hommes, composant ce que Mack appelle *la plus belle armée de l'Europe*, ont défilé devant moi, et, autant que je puis juger de pareilles matières, je confesse qu'on ne peut voir, en effet, de plus belles troupes. Le soir, nous eûmes un conseil dans lequel il fut convenu que 4 000 hommes d'infanterie et 600 de cavalerie prendraient possession de Livourne. Je devais embarquer l'infanterie sur LE VANGUARD, LE CULLODEN, LE MINOTAUR et deux vaisseaux portugais. Un vaisseau napolitain eût escorté la cavalerie, qui devait prendre passage sur des bâtiments de commerce... Ce plan avait reçu l'approbation de Sa Majesté. Mack allait marcher sur Rome avec 30 000 hommes, je le répète volontiers, des plus belles troupes qui soient en Europe... Les choses en étaient là quand j'allai me coucher. Ce matin, à six heures, je me suis présenté pour prendre congé de Leurs Majestés; mais je les ai trouvées très-abattues. Le courrier qui a quitté Londres le 4 de ce mois n'a apporté aucune assurance de secours de la part de l'Empereur. M. Thugut ne répond que d'une façon évasive et désire, dit-il, que les Français soient les agresseurs. N'est-ce donc pas une agression que de rassembler une armée, comme cette cour le sait, comme le monde entier peut le savoir, pour envahir Naples, et dans une semaine en faire une république? Puisque personne n'ignore ces projets, à coup sûr c'est là une agression, et de la plus sérieuse nature.

Les troupes de l'Empereur ne sont pas dans l'habitude de reprendre des royaumes sur l'ennemi, et il est plus aisé de détruire que de restaurer. Je me suis donc permis de dire à Leurs Majestés que le roi n'avait à choisir qu'entre trois choses : marcher en avant avec l'aide de Dieu et d'une juste cause, mourir, s'il le fallait, *l'épée à la main,* ou se tenir coi jusqu'au moment où on viendrait le chasser à coups de pied de son royaume. Le roi m'a répondu qu'il mettait sa confiance en Dieu et ne reculerait pas. Il m'a prié en même temps de rester ici jusqu'à midi, afin qu'on pût s'entendre avec Mack sur la nouvelle tournure que prennent les affaires. »

Après de longues hésitations, on en revient enfin au plan primitif. Le 28 novembre, Nelson débarque 5 000 hommes à Livourne, sous le commandement du général Naselli ; l'armée napolitaine se déploie sur cinq colonnes et s'avance, par des routes parallèles, sur Rome et la partie des États du pape qui confine aux Abruzzes. Du côté des Abruzzes, le chevalier Micheroux et le colonel San-Filippo rencontrent les premiers les troupes françaises, et laissent sur le champ de bataille quelques morts, beaucoup de prisonniers, leur artillerie et leurs bagages. L'aile droite de l'armée napolitaine a été repoussée, « pour ne pas dire pis, » ajoute Nelson ; mais Mack et Ferdinand IV sont entrés à Rome. Championnet, averti à temps, a évacué cette ville et concentré ses forces sur les

bords du Tibre, entre Cività-Castellana et Cività-Ducale. La confiance de la cour de Naples commence à chanceler, et Nelson, qui l'a confirmée dans ses imprudents projets, n'est pas éloigné lui-même de partager ses craintes.

« En peu de mots (écrit-il au comte de Saint-Vincent, le 6 décembre 1798), voici quel est l'état de ce pays : l'armée est à Rome; Cività-Vecchia est occupée; mais, dans le château Saint-Ange, les Français ont encore 500 hommes. Ils en ont 13 000 dans une position très-forte appelée Castellana. Le général Mack marche contre eux avec 20 000 hommes. Dans mon opinion, l'issue de ce combat est douteuse et d'elle seule dépend le sort de Naples. Si Mack est battu, ce pays-ci, en moins de quinze jours, est perdu, car l'Empereur n'a pas encore ébranlé son armée, et s'il ne se met en marche, ce royaume n'est point en état de résister aux Français. Mais il n'y avait point de choix à faire. C'est la nécessité qui a contraint le roi de Naples à prendre l'offensive, au lieu d'attendre que les Français eussent rassemblé des forces suffisantes pour le chasser en une semaine de son royaume. »

Les prévisions de Nelson ne tardent point à se réaliser. *La plus belle armée de l'Europe* s'est évanouie au seul bruit du canon. Battu sur les bords du Tibre, Mack n'essaye point de retarder les progrès de l'ennemi; il se croit environné de traîtres, et plus prompt encore dans sa retraite que dans la

marche inconsidérée qui l'a porté jusqu'à Rome, il dépasse Velletri, où Charles III avait battu les impériaux en 1744, Gaëte, que le maréchal Tschiudy livre sans combat à Macdonald, le Garigliano, dont les eaux gonflées auraient couvert ses troupes, et ne s'arrête qu'à sept lieues de Naples, sur la ligne du Volturne, et sous les remparts de Capoue. Dans la précipitation de sa fuite, 7000 soldats sont restés en arrière. Ce sont des Napolitains, comme ceux qui se sont fait battre si indignement à Fermo, à Castellana, à Terni; mais ceux-là ont un homme de cœur à leur tête, un émigré français, le comte Roger de Damas, et, bien que poursuivis par les troupes de Championnet, coupés par celles de Kellermann, ils s'ouvrent un passage vers les États toscans et vont s'embarquer à Orbitello. Cependant la terreur de la cour est à son comble. Le 11 décembre, Ferdinand IV est arrivé à Caserte, suivi de près par les troupes françaises, et, depuis trois jours, ni l'ambassadeur anglais, ni Nelson, n'ont pu pénétrer auprès de la reine; « mais les lettres qu'elle adresse à lady Hamilton, écrit l'amiral au comte Spencer, peignent toute l'angoisse de son âme. » — « Les officiers napolitains, dit-il, n'ont pas perdu beaucoup d'honneur, car Dieu sait qu'ils en avaient bien peu à perdre, mais ils ont perdu tout ce qu'ils en avaient... Mack a vainement supplié le roi de faire sabrer les fuyards. Il a lui-même, dit-on, arraché les épaulettes de quelques-uns de

ces misérables pour les donner à de bons sergents... Tant de trahison et de lâcheté a fini par abattre le cœur de cette grande reine. Elle ne sait aujourd'hui en qui placer sa confiance. »

La cour, en effet, ne se croit plus en sûreté à Naples et songe à se réfugier en Sicile. Le 15 décembre, Nelson mouille son vaisseau hors de la portée des forts et rappelle à Naples le capitaine Troubridge, détaché avec deux vaisseaux sur la côte de Toscane. « Le roi est de retour, lui écrit-il, et tout va au plus mal. Pour l'amour de Dieu, hâtez-vous et n'approchez de cette baie qu'avec précaution. C'est probablement à Messine que vous me trouverez; mais informez-vous, en passant devant les îles Lipari, si nous ne sommes pas à Palerme. » La frégate L'ALCMÈNE et trois vaisseaux portugais, sous les ordres du marquis de Niza, le rallient à propos dans ces circonstances critiques, et la fuite de la cour se prépare avec le plus profond mystère. Chaque nuit, par un passage souterrain qui conduit du palais au bord de la mer, lady Hamilton dirige elle-même le transport clandestin des joyaux et de l'argent de la couronne. Les antiquités les plus précieuses, les plus beaux chefs-d'œuvre des musées, les meubles des résidences royales de Naples et de Caserte, le numéraire et les lingots qui restent encore dans les banques publiques ou à l'hôtel de la monnaie, sont portés par les embarcations anglaises à bord du

vaisseau LE VANGUARD. On montre encore au musée de Naples un anneau d'or, trouvé à Pompéi, que le roi Charles III y déposa en partant pour l'Espagne : « Je ne puis emporter, dit-il, ce qui est la propriété de l'État. » Son fils n'imita pas ce généreux exemple, car il ne voulut quitter la capitale de son royaume qu'après avoir fait transporter sur l'escadre anglaise des richesses dont la valeur fut estimée par Nelson à plus de 60 millions de francs.

Quand ces trésors furent embarqués, le plus difficile restait encore à faire. Il fallait enlever la famille royale du milieu d'un peuple ombrageux et prêt à employer la violence pour la retenir. En effet, le bruit de son prochain départ s'est à peine répandu dans Naples, que des flots de peuple portant des bannières et des armes de toute espèce accourent sur la place du palais. Un courrier de cabinet, arrêté sur le môle au moment où il allait se rendre à bord du VANGUARD, est la première victime de cette effervescence : il tombe percé de coups, et son cadavre est traîné par les pieds jusque sous les fenêtres du roi. Ferdinand IV paraît alors à son balcon, engage le peuple à se disperser, et lui promet de ne point quitter Naples; mais le soir même, Nelson débarque secrètement dans l'arsenal; les canots de l'escadre s'approchent du quai et se tiennent prêts à lui prêter main-forte; les canotiers n'ont point reçu d'armes à feu, car il faut qu'ils agissent

sans bruit si une collision devient inévitable ; les chaloupes portant leurs caronades s'assemblent à bord du VANGUARD ; L'ALCMÈNE n'attend qu'un signal pour couper ses câbles et appareiller. A huit heures et demie, par une nuit orageuse et sombre, la famille royale, sous la conduite de Nelson, sort furtivement du palais et se dirige vers le môle ; à neuf heures et demie, elle est en sûreté sous le pavillon britannique ; le lendemain, un édit affiché sur les murs de la ville annonce au peuple consterné que le roi a désigné pour vicaire général du royaume le prince Francesco Pignatelli, et qu'il se rend en Sicile pour revenir bientôt à Naples avec de puissants secours.

Un vent contraire retint pendant deux jours LE VANGUARD au mouillage. Le 23 décembre, à sept heures du soir, il mit enfin à la voile, suivi d'un vaisseau napolitain, LE SAMNITE, et d'une vingtaine de bâtiments de transport. Le lendemain, une violente tempête, la plus violente qu'il eût jamais éprouvée, écrivait Nelson au comte de Saint-Vincent, assaillit cette escadre fugitive, et le plus jeune des princes napolitains, saisi d'un mal soudain et inexplicable, expira dans les bras de lady Hamilton. Quelques heures plus tard, LE VANGUARD était en vue de Palerme ; mais ce dernier coup avait accablé la reine. Elle voulut se dérober aux transports d'allégresse qui accueillirent l'arrivée de la famille royale en Sicile. Laissant le roi savourer

ces hommages, elle descendit à terre quelques heures avant lui, et gagna secrètement son palais, le 26 décembre à cinq heures du matin, le cœur plein d'une morne douleur et de sombres désirs de vengeance.

Telle fut la déplorable issue de cette singulière prise d'armes. De tous côtés, à Vienne, à Saint-Pétersbourg, à Florence, à Londres même, on blâma vivement l'imprudence de la cour de Naples, et une partie du blâme retomba sur ceux qui l'avaient poussée à cette brusque rupture. « Je n'avais jamais pensé, écrivait Nelson à cette époque, que les Napolitains fussent un peuple de guerriers ; mais pouvais-je prévoir qu'un royaume défendu par 50 000 soldats, tous jeunes et de belle apparence, serait envahi par 12 000 hommes, sans que cette conquête fût précédée de quelque chose qu'on pût appeler une bataille ? » On pouvait prévoir pourtant, sans être un grand prophète, que des bataillons de nouvelle levée tiendraient difficilement contre les vieilles bandes de la République. La manœuvre habituelle de Nelson, une imposante concentration de forces sur un des points faibles de l'ennemi, eût peut-être racheté ce désavantage. Mack, au contraire, avait disséminé ses troupes en détachements qui se firent battre l'un après l'autre. Cependant, ni les fautes de Mack, ni l'inexpérience de son armée n'eussent amené cette rapide invasion du royaume, si les conseils

d'Acton et des Anglais, si ses propres terreurs n'eussent entraîné le roi en Sicile. Ce qu'il y eut de plus funeste dans cette campagne, ce ne fut point un premier revers qui pouvait être facilement réparé : ce fut le soudain désespoir qui, déclarant tout perdu dès le principe, fit naître la pensée de cette fuite odieuse, précédée du pillage, suivie de l'anarchie, et que les Anglais qui l'avaient conseillée devaient rendre plus odieuse encore.

« Je n'oubliai point dans ces importants moments (écrivait Nelson le 28 décembre au comte de Saint-Vincent) qu'il était de mon devoir de ne pas laisser derrière moi de vaisseaux napolitains qui pussent tomber entre les mains de l'ennemi. Je me préparai à les brûler avant mon départ; mais les représentations de Leurs Majestés m'engagèrent à différer cette opération jusqu'au dernier moment. J'ai donc invité le marquis de Niza à faire mouiller l'escadre napolitaine au large de sa division, et à diriger sur Messine ceux de ces bâtiments qu'on pourrait équiper avec des mâts de fortune. Je lui ai prescrit en même temps, si les Français s'approchaient de Naples, ou si le peuple se révoltait contre son souverain légitime, de détruire immédiatement tous les navires de guerre napolitains et de venir me joindre à Palerme. »

Quelques jours après le départ de la famille royale, 3 vaisseaux, 1 frégate et quelques corvettes furent livrés aux flammes. En moins d'une heure, la marine napolitaine eut cessé d'exister.

Aux plaintes de la cour, Nelson répondit que ses ordres avaient été mal compris; il désapprouva hautement l'officier portugais qui les avait exécutés, le commodore Campbell, l'accusant d'avoir incendié les navires napolitains, contrairement à ses instructions, au moment où les troupes de Sa Majesté obtenaient quelques avantages sur l'armée ennemie. Il se montra même disposé à traduire cet officier devant un conseil de guerre; mais *la bonne et aimable reine* voulut bien intervenir dans cette désagréable affaire: le coupable rentra en grâce, et Nelson lui pardonna *en faveur de ses bonnes intentions*.

CHAPITRE XIX.

La république parthénopéenne. — L'amiral Bruix dans la Méditerranée. Mai-juillet 1799.

Pendant que les événements que nous venons de raconter se passaient dans le royaume de Naples, la victoire d'Aboukir portait ailleurs ses fruits, et les tristes conséquences de notre impuissance maritime commençaient à se faire sentir. Dès les premiers jours du mois d'octobre 1798, les Maltais soulevés recevaient de l'escadre anglaise 1 200 fusils et des munitions; 10 vaisseaux russes et 30 bâtiments turcs, rassemblés aux Dardanelles, se portaient sur les îles Ioniennes, et une expédition, partie de Gibraltar, faisait voile vers Minorque. Un mois plus tard, Corfou se trouvait investi par 8 000 Turcs, la garnison de Malte était assiégée par 10 000 Maltais, bloquée par 3 vaisseaux anglais, et resserrée dans l'enceinte fortifiée de La Valette; Minorque succombait sous les efforts réunis du commodore Duckworth et du général Stuart. Tous ces postes avancés, qui gardent les issues de la Méditerranée et qu'une politique prévoyante, dont les vues se dirigeaient déjà vers l'Orient, avait mis

entre les mains de la République ou rangés sous son influence, étaient donc à la veille de tomber au pouvoir de l'ennemi : l'intérêt qu'excitaient ces possessions importantes s'effaçait cependant devant un regret plus amer. L'armée d'Égypte semblait à jamais perdue pour la France. Étaient-ce les 2 vaisseaux vénitiens et les 8 frégates bloquées dans Alexandrie par l'escadre du capitaine Hood, *le Guillaume-Tell* retenu dans le port de Malte, *le Généreux* conduit par le capitaine Lejoille de Corfou à Ancône, qui eussent pu frayer un passage à nos troupes à travers les escadres anglaises? Les flottes réunies de la France et de l'Espagne eussent à peine justifié cette tentative.

Loin de s'endormir dans une fausse confiance, le gouvernement britannique, depuis le combat d'Aboukir, redoublait d'activité. Les vaisseaux qui venaient de combattre sous les ordres de Nelson avaient été réparés à Gibraltar ou à Naples, et l'Angleterre, au commencement de l'année 1799, comptait à la mer 105 vaisseaux de ligne et 469 croiseurs. Ces 105 vaisseaux étaient presque tous employés dans les mers d'Europe et prêts à s'appuyer mutuellement à la première alarme. L'amiral Duncan, avec 16 vaisseaux anglais et 10 vaisseaux russes, veillait à la sûreté des convois de la Baltique, et s'opposait à la sortie des débris de l'escadre hollandaise mouillés au Texel; lord Bridport croisait devant Brest, et lord Keith rem-

plaçait devant Cadix le comte de Saint-Vincent, que l'état de sa santé retenait à Gibraltar. L'ennemi était donc en force sur tous les points, et jamais notre situation maritime n'avait semblé plus désespérée.

Sur le continent, la République était encore triomphante. En trois jours, le Piémont avait été occupé par nos troupes, et, le 10 janvier 1799, un armistice, sollicité par le prince Pignatelli, livrait Capoue à l'armée de Championnet. Le 22 du même mois, cette armée était aux portes de Naples. Depuis le départ du roi, une populace en démence épouvantait de ses excès cette malheureuse ville. Le prince Pignatelli s'était enfui après la conclusion de l'armistice; le général Mack s'était réfugié dans le camp français; les chefs que s'était donnés le peuple s'efforçaient vainement de l'apaiser et de le contenir. Championnet arrivait à propos pour sauver Naples des fureurs de ses habitants : maître de cette ville après deux jours d'une lutte opiniâtre, ce général ne songea qu'à y rétablir l'ordre et la sécurité. La sagesse de ses dispositions eut bientôt calmé les ressentiments de la multitude, et le gouvernement qu'il institua sous le nom de république parthénopéenne obtint l'assentiment de la plupart des villes des Abruzzes et de la Calabre.

Déconcerté par la rapidité de cette conquête et croyant la famille royale éloignée pour longtemps du trône de Naples, Nelson voulut presser plus

vivement le siége de Malte. Les récentes prétentions que venait d'afficher la Russie au sujet de cette île lui en faisaient un devoir. Paul Ier, succédant au baron de Hompesch, avait accepté le titre de grand maître de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, et l'escadre qui, sous les ordres de l'amiral Ouschakoff, manœuvrait à l'entrée de l'Adriatique, n'attendait que la chute de Corfou pour se porter sur les côtes de Sicile. Nelson, qui trouvait, à son grand scandale, les Russes moins dociles à ses insinuations que les Portugais, les eût mieux aimés en ce moment sur les côtes d'Égypte. « Ces gens-là, écrivait-il dans son dépit, me semblent plus occupés de s'assurer des ports dans la Méditerranée que de détruire l'armée de Bonaparte. Si jamais ils s'établissent à Corfou, la Porte aura là une fâcheuse épine dans le pied. Comment le bon Turc ne soupçonne-t-il pas ce danger? » Il fallut bien cependant qu'il se résignât à souffrir les Russes dans les îles Ioniennes, où ils restèrent jusqu'en 1807, mais il se promit de leur interdire l'accès de Malte.

Quand l'empereur Charles-Quint avait cédé à perpétuité le gouvernement des îles de Goze et de Malte aux chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem, il avait été stipulé, comme condition de cette concession, que le jour où, par un motif quelconque, l'ordre viendrait à abandonner ces îles, Goze et Malte feraient retour à la couronne des rois de

Sicile, leurs anciens seigneurs suzerains. Lord Nelson et sir William Hamilton évoquèrent cet ancien titre, que Ferdinand IV semblait peu empressé de faire valoir, et proclamèrent le roi de Naples souverain légitime des îles occupées par l'armée française. Les Maltais, qui, de tout temps, avaient détesté le pouvoir tyrannique des chevaliers, acceptèrent sans difficulté cette combinaison, et, par l'organe de leurs députés, reconnurent la suzeraineté de Ferdinand IV.

« Le roi de Naples, écrivait Nelson au capitaine Ball le 21 janvier et le 28 février 1799, est le légitime souverain de Malte, et je suis d'avis que son pavillon soit arboré sur tous les points de l'île; mais il est certain qu'une garnison napolitaine livrerait la place au premier qui voudrait l'acheter.... Il est donc *nécessaire* que l'île soit placée sous la protection spéciale de Sa Majesté Britannique pendant la durée de cette guerre. C'est pourquoi le roi de Naples a voulu que, partout où son pavillon serait arboré, le pavillon anglais fût arboré à la droite du sien, pour bien marquer la protection dont nous le couvrons.... Je suis sûr que le gouvernement napolitain ne ferait aucune difficulté de céder la souveraineté de cette île à l'Angleterre, et j'ai dernièrement, de concert avec sir William, réclamé de Sa Majesté l'engagement secret de ne jamais céder Malte à aucune puissance sans le consentement du cabinet britannique.... Le bruit a couru ici qu'un bâtiment russe, chargé de proclamations adressées aux Maltais, était allé vous rendre visite. *Je hais les Russes*, et, si ce bâti-

ment a été expédié par l'amiral qui commande à Corfou, cet amiral est *un polisson* (*a blackguard*).... Vous ne devez souffrir sur l'île d'autre pavillon que le pavillon napolitain et le pavillon anglais. Dans le cas où quelque parti voudrait arborer le pavillon russe, ni le roi ni moi nous ne permettrions que les Maltais tirassent à l'avenir du blé de la Sicile ou de tout autre endroit. »

Telle était l'attitude hostile adoptée par Nelson vis-à-vis du plus important allié de l'Angleterre; mais les événements allaient bientôt rappeler son esprit ardent et mobile vers un autre théâtre. Les succès de Championnet n'avaient pu malheureusement exercer qu'une faible influence sur l'issue des grandes opérations qui allaient s'ouvrir. L'Autriche, informée de l'approche des Russes, s'était enfin mise en mouvement, et la nouvelle coalition comptait déjà plus de 300 000 hommes sous les armes. Le Directoire était mal préparé contre ces attaques formidables. Dès l'ouverture de la campagne, l'archiduc Charles rejeta Jourdan du Danube sur le Rhin, et le général Cray poussa Schérer de l'Adige sur le Mincio, du Mincio sur l'Adda, où Souwarov, réuni au baron de Mélas, eût peut-être détruit notre armée, si le génie de Moreau n'en eût protégé la retraite. Ces premiers revers eurent pour résultat d'obliger les 28 000 hommes qui occupaient Naples et les États romains à évacuer leurs récentes conquêtes. Appelé à remplacer

Championnet dans ces circonstances difficiles, Macdonald rappela les troupes qui, sous les ordres du général Duhesme, poursuivaient à outrance quelques bandes de paysans insurgés qui désolaient déjà la Pouille et la Calabre, laissa garnison dans le fort Saint-Elme, Capoue, Gaëte et Cività-Vecchia, et commença, le 22 avril, à se replier sur la Toscane, pendant que Moreau se retirait vers la rivière de Gênes.

La nouvelle république se trouva donc abandonnée à ses propres forces; mais tout ce que Naples renfermait de noms illustres et d'hommes considérés était déjà compromis pour sa cause. Les nobles odieux à la cour, les propriétaires suspects aux lazzaroni, s'étaient spontanément réunis pour défendre leur vie et leur fortune contre les violences d'une populace effrénée; un légitime instinct de conservation les avait faits républicains. Le pouvoir exécutif fut confié à cinq directeurs. Hercule d'Agnèse, Napolitain naturalisé en France depuis trente ans, présida cette commission. Dominique Cirillo, un des médecins les plus estimés de l'Europe, dirigea les travaux du Corps législatif. Un ancien capitaine d'artillerie, Gabriel Manthonè, fut nommé ministre de la guerre et général en chef de l'armée napolitaine. La garde du Château-Neuf fut confiée au chevalier Massa, ingénieur militaire; celle du fort de l'Œuf au prince de Santa-Severina. Le général Bassetti fut

placé à la tête de la garde nationale; le prince Caracciolo eut le commandement de quelques chaloupes canonnières qui composaient alors toute la marine de la république. Ettore Caraffa, comte de Ruvo et duc d'Andria, Schipani, Calabrais de naissance, élevé récemment du grade de lieutenant à celui de général, commandaient les détachements que le gouvernement napolitain avait réunis aux troupes du général Duhesme. De nouvelles levées se préparaient à soutenir ces deux premières colonnes : 3 000 hommes formèrent la légion calabraise; le duc de Rocca-Romana parvint à recruter un corps de cavalerie, et deux officiers expérimentés, Spanò, vieilli dans les grades inférieurs de l'armée, Wirtz, colonel suisse autrefois au service du roi, prirent le commandement de deux régiments d'infanterie. Chacun en ce moment voulait concourir au salut de l'État. Les plus nobles dames quêtaient dans les églises au nom de la république, les comédiens ne représentaient plus que des tragédies d'Alfieri, et cette femme qui fut peintre, improvisatrice et martyre, la fameuse Eléonore Fonseca Pimentel, chargée de rédiger *le Moniteur républicain*, réchauffait de sa verve les esprits attiédis, les cœurs trop prompts à se décourager. L'instant critique était en effet venu : en quelques jours, la république parthénopéenne se serait consolidée ou aurait vécu. La cour, livrée à de stériles regrets, ne lui avait point fait obstacle;

mais le peuple des campagnes, comme le peuple de Naples, s'était prononcé spontanément contre elle. C'était là l'ennemi que la jeune république devait étouffer sans retard, sous peine de succomber avant même d'avoir révélé son existence à l'Europe. On attaquait moins d'ailleurs son principe que son origine. La haine de l'étranger, dont elle avait accueilli le drapeau, avait soulevé contre elle les populations sauvages des Abruzzes et de la Calabre ; un instinct de désordre et de brigandage empêchait ces populations de déposer les armes.

Les provinces napolitaines étaient alors soumises à l'influence immédiate de riches et puissants feudataires, dont une milice armée, connue sous le nom de *sbires*, faisait exécuter les volontés et les caprices. Les vices inhérents à ces sortes d'administrations féodales avaient depuis longtemps peuplé les montagnes d'une foule de bandits et de misérables qui formèrent avec les troupes baroniales le noyau des premiers soulèvements. Dans les Abruzzes, les paysans marchaient sous la conduite d'un ancien sbire du marquis del Vasto, que plusieurs homicides avaient fait autrefois condamner aux galères ; dans la Terre de Labour, une bande de brigands obéissait aux ordres d'un assassin à qui ses crimes avaient valu le surnom de Fra-Diavolo, et que Nelson, habile à défigurer les noms étrangers, appelait alors *le grand diable*. Un ancien meunier, Gaëtano Mam-

mone, partageait avec Fra-Diavolo le commandement des insurgés de cette province. Les environs de Salerne étaient occupés par un rassemblement à la tête duquel combattaient un évêque et un ancien chef des troupes de la police, Gherardo Curci, surnommé Sciarpa. La Basilicate était déchirée par la guerre civile, et quatre imposteurs corses, se faisant passer pour des princes du sang ou de grands officiers de la couronne, mettaient la Pouille et la Capitanate en feu. Ce n'étaient là pourtant que des mouvements secondaires; l'insurrection la plus grave avait éclaté dans la Calabre. Habitués à une vie rude et active, les Calabrais feraient aisément de bons soldats; leur intelligence naturelle, leur extrême sobriété, leur grande pratique des armes à feu, les rendent surtout propres à la guerre de partisans. Les premiers, sous l'empire du fanatisme religieux, ils devaient donner un commencement d'organisation politique à la réaction des campagnes napolitaines contre les villes. Un curé de la Scala, petite ville située dans la Calabre citérieure, don Reggio Rinaldi, était parvenu à se créer un parti dans le pays; il écrivit au roi pour lui faire part des dispositions des habitants et le prier d'envoyer en Calabre une personne revêtue d'un caractère honorable avec laquelle il pût conférer. Cette lettre parvint à Palerme dans les premiers jours du mois de février; elle trouva la cour dans le plus grand

abattement, et n'espérant plus son rétablissement sur le trône de Naples que des succès des armées étrangères. La reine était alors fort souffrante et dégoûtée des affaires, dont elle avait cessé de s'occuper; quant à Ferdinand IV, il ne se souciait pas plus des intérêts et de la dignité de sa couronne que par le passé. Il avait accepté avec une résignation stoïque la perte de la moitié de ses États, et ce revers, qui avait répandu la consternation autour de lui, n'avait point un instant altéré sa santé. « Le roi est le mieux portant de nous tous, écrivait Nelson à cette époque; grâce à Dieu, c'est un philosophe! La reine seule a cruellement souffert de tout ce qui est arrivé. » Les propositions du curé de la Scala furent donc accueillies à Palerme avec la plus complète indifférence; mais elles avaient frappé un homme entreprenant et désireux de se distinguer, qui, pendant que tout le monde hésitait encore à la cour, s'offrit pour conduire cette entreprise.

Cet homme était le fils d'un baron calabrais, le cardinal Ruffo, déjà presque sexagénaire; il avait été trésorier apostolique du pape Pie VI, et avait étonné Rome du scandale de ses amours et de ses prodigalités. Pour s'en débarrasser, le pape l'avait fait cardinal. Acton, redoutant son esprit remuant et actif, le nomma vicaire général du royaume; il crut le perdre en décidant le roi à l'envoyer en Calabre. A la fin de février, Ruffo partit de Mes-

sine et vint débarquer à Scilla, où il s'était ménagé des intelligences. Il n'avait ni soldats ni argent, car la bande armée du curé Rinaldi ne l'avait pas encore rejoint. La petite ville de Scilla lui fournit 300 hommes dont il composa sa garde, et avec lesquels il se rendit à Bagnara, qui avait été autrefois un fief de sa famille. Des déserteurs, des malfaiteurs échappés des bagnes ou des prisons, des soldats que la république avait eu l'imprudence de licencier, grossirent bientôt sa troupe. La ville fortifiée de Monteleone mise à contribution lui procura les moyens d'étendre le cercle de sa propagande. Distribuant, ainsi que l'écrivait Nelson, des ducats d'une main, des bénédictions de l'autre, il fit de rapides progrès dans le pays et fut bientôt maître de la Calabre ultérieure. Le clergé calabrais, le clergé le plus ignorant et le plus fanatique de l'Europe, se joignit à lui pour prêcher la nouvelle croisade, et les curés de cette province, marchant eux-mêmes à la tête des jeunes gens de leur paroisse, arrivèrent en foule à Mileto, où il avait établi son quartier général. Avec ces renforts, il se jeta sur la petite ville de Cotrone qu'il saccagea, soumit Catanzaro, et, reprenant le chemin de Naples, s'avança hardiment jusque sous les murs de Cosenza.

Malgré l'avis qu'il reçut de ces succès, le roi ne plaçait encore son espoir que dans les secours qu'il attendait de ses alliés. Peu rassuré sur la posses-

sion même de la Sicile, il ne voulait point souffrir que Nelson s'éloignât de Palerme. Sur les instances de l'amiral, le général Stuart avait quitté Minorque et était venu occuper Messine avec 2 000 hommes. Trois mois s'écoulèrent ainsi sans que l'escadre anglaise tentât aucune entreprise contre Naples. Au mois de mars, quand la Calabre entière s'était soulevée, Nelson, qui partageait déjà tous les préjugés de la cour, ne croyait pas encore la Sicile en sûreté. « Nous sommes tranquilles pour le moment, écrivait-il au comte Spencer; mais qui peut dire si nous le serons longtemps ? L'approche des Français pourrait tout changer. Je ne regarderai le royaume de Naples, la Sicile même, comme sauvés que lorsque j'apprendrai l'entrée des troupes impériales en Italie. » Corfou, cependant, ayant capitulé le 3 mars 1799, le moment sembla venu de demander quelques troupes aux amiraux qui commandaient les forces employées par la Russie et la Porte à la réduction de cette île; le chevalier de Micheroux fut détaché près d'eux en qualité d'envoyé extraordinaire. Dans les premiers jours d'avril, 4 à 500 Russes et autant d'Albanais débarqués à Manfredonia rallièrent les bandes insurgées de la Pouille, et manœuvrèrent pour se réunir au corps d'armée du cardinal. Ce dernier venait d'emporter la place de Cosenza, et la retraite des troupes françaises augmentait son audace. Son armée s'était d'ailleurs accrue des secours qu'on

commençait à lui faire passer de la Sicile, ainsi que des renforts que lui avaient amenés des environs de Salerne Fra-Diavolo et Sciarpa. Il avait une artillerie de campagne assez bien servie et des munitions en abondance : c'était précisément ce qui manquait aux places fortes qui auraient pu retarder ses progrès. Après quelques jours de siége, il enleva d'assaut la ville d'Altamura qu'il livra au pillage, prit Foggia, Ariano, Avellino, et, soutenu par les troupes auxiliaires que conduisait le chevalier de Micheroux, vint s'établir à Nola sur le revers du mont Vésuve.

Depuis un mois, la nouvelle république marchait rapidement à sa perte. Obligé d'évacuer la Pouille, le comte de Ruvo s'était enfermé dans la citadelle de Pescara; le duc de Rocca-Romana était passé avec sa cavalerie dans les rangs du cardinal; les îles de Ponce et de Palmerola, celles de Capri, Ischia et Procida, qui commandent l'entrée du golfe, étaient rentrées dans l'obéissance à la vue de 4 vaisseaux de ligne placés par Nelson sous les ordres de Troubridge; Schipani avait été battu par la bande indisciplinée de Sciarpa, Bassetti par les troupes de Mammone et de Fra-Diavolo, Spanò, par les paysans de la Pouille, Manthonè par les Calabrais du cardinal Ruffo. Naples seule, et quelques points fortifiés, reconnaissaient encore l'autorité de la république. Instruit de ces événements, Nelson se disposait à conduire son

escadre devant Naples; mais une nouvelle inattendue vint suspendre son départ. Bruix avait trompé la surveillance de lord Bridport; après avoir paru devant Cadix, il avait franchi le détroit de Gibraltar, et remontait la Méditerranée avec la flotte de Brest, composée de 25 vaisseaux de ligne. L'escadre de l'amiral Keith, courant où le danger était le plus pressant, s'était lancée à sa poursuite; le 20 mai 1799, elle se réunissait devant Mahon, sous les ordres du comte de Saint-Vincent, à la division du contre-amiral Duckworth. Ce mouvement dégageait la flotte espagnole mouillée à Cadix, et l'amiral Mazarredo, pressé d'opérer sa jonction avec la flotte française, en avait profité pour appareiller avec 17 vaisseaux de ligne, dont 6 à trois ponts. Le jour même où 20 vaisseaux anglais mouillaient à Mahon, l'amiral espagnol arrivait devant Carthagène. Malheureusement, cette traversée de Cadix à Carthagène avait suffi pour réduire la flotte espagnole à l'impuissance. 11 vaisseaux sur 17 avaient été en partie dématés par un coup de vent que la flotte anglaise avait également essuyé sans en éprouver aucun dommage. Bruix, à qui on prêtait le projet de se rendre en Égypte pour en ramener l'armée et Bonaparte, venait de reprendre la mer, et le comte de Saint-Vincent plus souffrant que jamais avait remis à l'amiral Keith le commandement de la flotte anglaise. Ce dernier, rallié sous le cap Saint-Sé-

bastien par 5 vaisseaux de ligne détachés de la flotte de la Manche, songea d'abord à mettre l'escadre de Nelson à l'abri d'une surprise : après lui avoir expédié le contre-amiral Duckworth avec quatre vaisseaux, il se dirigea sur Toulon, dans l'espoir d'y obtenir quelques renseignements sur la route qu'avait prise l'amiral Bruix.

La gravité des circonstances vint arracher Nelson aux funestes délices de Palerme; il rappela près de lui le capitaine Troubridge, et le capitaine Ball qui bloquait Malte avec deux vaisseaux. Rallié par l'amiral Duckworth, il se trouva bientôt à la tête de 16 vaisseaux de ligne, dont 3 vaisseaux portugais. Avec cette escadre, Nelson s'établit en croisière à la hauteur de Maritimo, sur le passage présumé de la flotte française. Il pouvait occuper cette station sans péril, car les événements avaient obligé l'amiral Bruix à modifier ses premiers desseins : le projet de se rendre en Égypte devenait impraticable après les avaries qu'avaient éprouvées les vaisseaux espagnols. Bruix, ne pouvant plus se porter sur Alexandrie, résolut de ravitailler le corps de Moreau, dont il connaissait la détresse, et de secourir Gênes et Savone, menacées d'être investies par les Austro-Russes. Le 26 mai, il appareilla de Toulon, jeta dans Savone un millier de conscrits, et, dirigeant une de ses divisions sur Gênes, y fit entrer le 5 juin un immense convoi de blé. Dès le lendemain, montrant une

activité trop peu commune alors dans notre marine, il faisait voile vers l'ouest, et, pendant que les Anglais l'attendaient devant Minorque ou sur la route d'Alexandrie, il mouillait en rade de Carthagène.

Lord Keith, cependant, avait enfin trouvé sa trace; mais, au moment où quelques lieues à peine le séparaient de la flotte française mouillée devant Savone, trois dépêches successives du comte de Saint-Vincent, alors malade à Mahon, l'obligèrent à rétrograder vers le cap Saint-Sébastien. Mal informé de la position de l'amiral Bruix, le comte de Saint-Vincent ne songeait qu'à prévenir la jonction de la flotte française avec les vaisseaux espagnols, et le mouvement rétrograde qu'il prescrivit à l'amiral Keith favorisa précisément cette opération. En se rapprochant de Minorque pour y rallier le vaisseau à trois ponts LA VILLE DE PARIS, qui avait jusque-là porté le pavillon du comte de Saint-Vincent, lord Keith laissa pendant plusieurs jours le passage libre à nos vaisseaux; quand il vint se présenter, le 22 juin, à l'entrée de Toulon, notre flotte, en sûreté dans le port de Carthagène, était déjà réunie à la flotte espagnole. Bruix ne voulait point conduire cette double armée au combat. Son but était atteint, il avait secouru Moreau; il ne lui restait plus qu'à rentrer dans l'Océan pour aller abriter dans Brest la flotte espagnole, nouveau gage d'une alliance ébranlée, pacifique tro-

phée de cette importante campagne. Lord Keith le poursuivit avec 31 vaisseaux jusqu'à la hauteur d'Ouessant; mais, malgré les efforts de l'amiral anglais pour regagner le terrain qu'il avait perdu par ses hésitations, la flotte combinée entrait dans Brest, le 13 juillet 1799, sans avoir soupçonné qu'à sa suite marchait une armée ennemie.

CHAPITRE XX.

Retour de Nelson à Naples. — Mort de Caracciolo.

Depuis que Nelson avait concentré ses forces sous Maritimo, et rappelé à Palerme le capitaine Troubridge, qui venait de rétablir l'autorité de Ferdinand IV dans les îles d'Ischia et de Procida, il n'était resté dans la baie de Naples qu'une escadre légère sous les ordres du capitaine Edward Foote. L'insuffisance de cette station avait naturellement contribué à prolonger la résistance des patriotes, et à entretenir l'espoir qu'ils avaient conçu d'être secourus par l'amiral Bruix. Cependant, malgré les plus héroïques efforts, les troupes républicaines perdaient chaque jour du terrain, et voyaient tomber l'un après l'autre tous leurs postes avancés. Le 11 juin, le fort de Vigliena avait été emporté par les Russes et les Albanais; le 13, les Calabrais s'étaient établis au pont de la Madeleine; le 17, les forts de Rovigliano et de Castellamare avaient capitulé sous le feu de la division anglaise, et la petite troupe de Schipani, séparée des détachements qui défendaient Naples, était venue se faire égorger dans Portici. Le 18 juin, les Français

occupaient encore le fort Saint-Elme; mais le pavillon de la république parthénopéenne ne flottait plus que sur deux châteaux de mauvaise défense : le Château-Neuf et le fort de l'Œuf. Bâti par Charles d'Anjou, vers le milieu du XIIIe siècle, le premier communique avec le palais du roi et l'arsenal; il a souvent servi de refuge aux souverains et aux vice-rois de Naples pendant les émeutes et les guerres civiles. Le second, construit par l'empereur Frédéric II sur une pointe de rocher qui se relie à la terre ferme par une chaussée étroite, n'était alors qu'un amas confus de vieux bâtiments sur lesquels on avait établi des batteries pour défendre la ville du côté de la mer. Ces derniers boulevards d'une liberté éphémère, entourés de toutes parts, assaillis par 60 000 hommes, et déjà battus en brèche par l'artillerie de campagne du cardinal, ne pouvaient, au dire des courtisans de Palerme, opposer aux troupes royalistes qu'une résistance inutile et désespérée. Si les républicains combattaient encore, c'est qu'ils s'attendaient à être secourus par la flotte française; mais que Nelson se montrât dans la baie de Naples, et la présence seule de son escadre, en éteignant cette suprême espérance, allait les contraindre à se livrer sans conditions à la merci royale.

Nelson était alors entièrement dominé par lady Hamilton et la reine. Pendant les six mois qui s'étaient écoulés depuis la fuite du roi à Palerme,

il n'avait cessé d'exhaler son indignation contre les *jacobins*. C'était lui qui accusait la faiblesse du gouvernement napolitain, et gourmandait son indulgence.

« Toutes mes propositions, écrivait-il de Palerme au duc de Clarence, sont accueillies avec empressement; les ordres sont donnés à l'instant pour qu'on s'y conforme; mais, quand on en vient à l'exécution, c'est autre chose. Il y a là de quoi me rendre fou. Sa Majesté vient cependant de faire mettre en jugement deux généraux accusés de trahison et de lâcheté; elle a prescrit de les faire *fusiller* ou *pendre*, dès que leur culpabilité aura été prouvée. Si ces ordres peuvent être exécutés, j'aurai quelque espoir d'avoir fait ici un peu de bien, car je ne cesse de prêcher que le soin de récompenser et de punir à propos est le seul fondement possible d'un bon gouvernement. Malheureusement, on n'a jamais su faire ni l'un ni l'autre en ce pays. »

Entouré de capitaines qui chérissaient en lui l'amiral intrépide et le chef bienveillant, Nelson leur avait sans peine inspiré son ardeur et transmis son exaltation. *En finir avec les Français et les rebelles* était devenu le mot d'ordre de son escadre. Troubridge avait subi l'entraînement général, et s'était d'abord distingué à Ischia et à Procida par l'emportement de son zèle; mais bientôt, mieux éclairé sur les véritables intérêts de son pays, il avait dénoncé à Nelson le rôle odieux qu'on préparait à l'Angleterre dans l'atroce réaction qu'il

était facile de prévoir. Après avoir demandé à Palerme *un honnête juge* qui pût condamner sur la place *ces misérables qui prêchaient la révolte à Ischia*; après avoir voulu faire fusiller un général napolitain pour je ne sais quelle expédition manquée à Orbitello, le rude capitaine s'était soudain effrayé de voir son nom et celui de son amiral si intimement mêlés à ces querelles intestines.

« Je viens d'avoir une longue conversation, écrivait-il à Nelson le 7 mai 1799, avec le juge que la cour nous a envoyé. Il me dit qu'il aura fini son affaire la semaine prochaine, et que l'habitude des gens de sa profession est de se mettre en lieu de sûreté dès que la condamnation a été prononcée. Il demande donc à être immédiatement embarqué, et m'a fait entendre qu'il voudrait l'être sur un bâtiment de guerre. J'ai appris aussi dans cet entretien que les prêtres condamnés devaient être envoyés à Palerme pour y être dégradés sous les yeux du roi, et qu'il faudrait ensuite les ramener ici pour leur exécution. Un bâtiment de guerre anglais employé à un pareil service! En même temps, notre juge m'a demandé *un bourreau*. J'ai positivement refusé de lui en fournir un. S'il n'en peut trouver ici, qu'il en fasse venir un de Palerme! Je vois bien leur plan : ils veulent nous mettre en avant dans cette affaire, afin d'en rejeter tout l'odieux sur nous. »

Ce fut dans cette situation d'esprit que Troubridge quitta la baie de Naples. Il y laissa le capitaine Foote avec la frégate LE SEAHORSE et quelques

bâtiments légers, et, le 17 mai, rejoignit Nelson à Palerme. Parti le 20 mai de ce port, Nelson y rentra le 29. Il y apprit les nouveaux avantages que venait de remporter le cardinal Ruffo, et reçut, le 12 juin, au milieu de la nuit, la lettre suivante de lady Hamilton :

« Mon cher lord, je viens de passer la soirée chez la reine. Elle est bien malheureuse! Le peuple de Naples, dit-elle, est entièrement dévoué à la cause royale, mais la flotte de lord Nelson peut seule ramener dans cette ville la tranquillité et la soumission au pouvoir légitime. La reine vous prie donc, mon cher lord, elle vous supplie, elle vous conjure, si la chose est possible, de faire en sorte de vous rendre à Naples. Pour l'amour de Dieu, songez-y, et faites ce que la reine vous demande. Nous irons avec vous si vous voulez bien nous recevoir. Sir William est malade; je suis loin d'être bien portante. Ce voyage nous fera du bien. Dieu vous bénisse! »

Le lendemain, Nelson était sous voiles; mais une lettre de lord Keith lui apprit que la flotte française devait être en ce moment sur la côte d'Italie, et cet avis le ramena encore une fois à Palerme. Il se hâta de mettre à terre les troupes siciliennes qu'il avait embarquées sur ses vaisseaux, et alla croiser, pendant plusieurs jours, devant Maritimo. Le 21 juin, cependant, cédant à de nouvelles sollicitations de la cour, et jugeant l'amiral Bruix suffisamment occupé par les forces

qu'avait réunies le vice-amiral Keith, il abandonna cette croisière, reprit à bord du FOUDROYANT, vaisseau de 80 qui portait alors son pavillon, sir William et lady Hamilton, et se dirigea enfin avec dix-huit vaisseaux sur la baie de Naples.

Les patriotes avaient mis ces délais à profit : dans la nuit du 18 au 19 juin, ils avaient surpris les Calabrais campés sur le quai de la Chiaia, avaient encloué une batterie de canons, fait sauter les caissons, et regagné leurs postes, après avoir répandu la terreur dans le camp ennemi. Quand cette nouvelle fut connue à Palerme, elle y produisit un profond découragement. « Hâtez-vous de paraître devant Naples, écrivit à l'instant même le ministre Acton à Nelson. Depuis que les républicains ont appris que la flotte française est à la mer, ils font de continuelles sorties contre nos troupes, et je vous avouerai que je crois le cardinal dans une position peu agréable. » Le cardinal partageait probablement l'avis d'Acton sur sa situation, car, dès le lendemain de cette première sortie, il faisait prier le capitaine Foote de suspendre les hostilités, et offrait aux républicains des conditions que ces derniers n'acceptèrent qu'après avoir hésité longtemps. Le 22 juin, une capitulation fut signée par les commandants des troupes auxiliaires au nom de la Russie et de la Porte Ottomane, par le cardinal Ruffo et le chevalier Micheroux au nom du roi de Naples, par le commandant du fort

Saint-Elme et le chevalier Massa au nom de la France et de la république parthénopéenne. Le capitaine du SEAHORSE donna la sanction de sa signature à cette capitulation. Les conditions accordées aux républicains étaient favorables; mais l'énergie désespérée dont ils venaient de faire preuve, et la présence de 25 vaisseaux français dans la Méditerranée, ne permettaient pas à leurs ennemis de se montrer plus exigeants. Tous les individus composant la garnison du Château-Neuf et celle du fort de l'Œuf devaient en sortir avec les honneurs de la guerre, tambour battant et enseignes déployées, pour s'embarquer sur des bâtiments qui, munis d'un sauf-conduit, les transporteraient directement à Toulon. Jusqu'au jour où l'on apprendrait à Naples la nouvelle certaine de leur arrivée en France, l'archevêque de Salerne, le chevalier de Micheroux, le comte Dillon et l'évêque d'Avellino, seraient retenus comme otages dans le fort Saint-Elme. Les personnes et les biens des républicains seraient respectés et garantis. Ceux d'entre eux qui ne voudraient point émigrer auraient la faculté de demeurer à Naples, sans qu'on pût les inquiéter pour leur conduite passée, eux ou leurs familles. Ces conditions étaient rendues communes, non-seulement à toutes les personnes des deux sexes enfermées dans les forts admis à capituler, mais aussi à tous les prisonniers faits sur les troupes républicaines depuis l'ouverture des hos-

tilités. C'est à ce prix que le roi rentrait en pleine possession de ses États. Le comte de Ruvo, maître des forts de Civitella et de Pescara dans les Abruzzes, consentait à les céder au cardinal aux mêmes conditions que les châteaux de Naples. Cependant les patriotes, suspectant la bonne foi ou la puissance du cardinal, avaient exigé, avant de se rendre, que la signature du capitaine Foote leur garantît, mieux encore que les otages du fort Saint-Elme, la fidèle exécution de ce traité. Le capitaine du Seahorse y engagea son honneur et celui de son pays. Il ne pouvait, d'ailleurs, conserver aucun doute sur les pouvoirs dont il était revêtu en cette circonstance. « Le roi, écrivait Nelson au comte Spencer, le 1er mai, a fait connaître, par une proclamation, quels étaient les républicains qui seraient exceptés d'une amnistie générale, mais tout individu, fût-ce le plus grand rebelle, à qui Troubridge aura dit : *Ton crime t'est pardonné*, sera sauvé par ces seules paroles. » Le capitaine Foote, héritier des pouvoirs du capitaine Troubridge, n'eût donc pu, sans une obstination inexplicable, refuser sa garantie au traité que venait de conclure le vicaire général du royaume.

Déjà, en effet, les otages étaient échangés, les hostilités suspendues, et le pavillon de parlementaire arboré sur les forts républicains comme à bord de la frégate le Seahorse, quand Nelson parut à l'entrée de la baie. Il apprit, avant de

mouiller, les conditions qui venaient d'être accordées aux rebelles. A cette nouvelle, il témoigna une douloureuse surprise et déclara que c'était là un *infâme armistice* qu'il ne ratifierait jamais. Le capitaine Foote reçut l'ordre, par signal, d'amener le pavillon de parlementaire arboré au mât de misaine de sa frégate, et, le 28 juin, Nelson fit connaître au cardinal Ruffo sa résolution de s'opposer à l'exécution de cette capitulation, jusqu'au moment où l'on aurait obtenu l'approbation du roi de Naples. Sa détermination, fortifiée par les éloges de sir William et de lady Hamilton, fut dès lors inébranlable. En vain le cardinal vint-il à bord du FOUDROYANT défendre avec une noble énergie l'engagement sacré qu'il avait reçu de son souverain le droit de souscrire, comme le capitaine Foote avait reçu de son commandant en chef le droit de le ratifier; en vain ce dernier fit-il observer à Nelson que, lorsqu'il avait garanti des conditions aussi favorables aux rebelles, il devait plutôt s'attendre à voir arriver dans la baie de Naples la flotte française que l'escadre anglaise; en vain lui représenta-t-il qu'en présence d'une telle éventualité, il n'avait pu se croire le droit de se montrer plus exigeant que le cardinal : Nelson, tout en rendant pleine justice à ce qu'il appelait *les bonnes intentions* du capitaine Foote, n'en persista pas moins à soutenir qu'il avait été la dupe de « ce misérable Ruffo, qui cherchait à créer à Naples un parti hostile aux

vues de son souverain; » le 28 juin, il se débarrassa de ce censeur incommode en l'envoyant à Palerme, avec l'ordre d'y mettre sa frégate à la disposition de la famille royale. Cependant, le 26, après avoir, conformément au neuvième article de la capitulation, relâché quelques prisonniers d'État, parmi lesquels figuraient le frère du cardinal Ruffo et dix soldats anglais tombés en leur pouvoir à Salerne, les républicains évacuèrent leur dernier refuge. Ils le quittèrent, ainsi qu'ils l'avaient stipulé, avec les honneurs de la guerre, et vinrent déposer leurs armes sur le rivage. Des embarcations les attendaient dans le port; 14 navires avaient été disposés pour les recevoir. Ils y montèrent pleins de confiance dans la foi jurée, et, à la honte éternelle de Nelson, n'en sortirent que pour être livrés à la plus affreuse réaction qui ait jamais ensanglanté les marches d'un trône.

Parmi les personnes compromises dans ces tristes événements, il était un homme que quarante années de fidèles services semblaient recommander plus spécialement à la clémence royale. C'était le prince Francesco Caracciolo, vieillard septuagénaire, issu d'une branche cadette d'une des plus nobles familles de Naples. Il avait longtemps servi avec distinction dans la marine napolitaine et commandé, sous l'amiral Hotham, le vaisseau LE TANCREDI. En possession de la bienveillance de son souverain et d'une immense popularité; investi, en

1798, des fonctions d'amiral, Caracciolo avait mérité l'estime et l'affection des capitaines anglais au temps où la flotte britannique, oubliée de l'amirauté, saluait, à Saint-Florent, d'unanimes cris de joie, l'opportune arrivée de deux vaisseaux napolitains. Quand la famille royale dut se réfugier à Palerme, Caracciolo l'y suivit avec son vaisseau, et ne quitta la Sicile pour rentrer à Naples qu'après avoir obtenu l'autorisation de Ferdinand IV; mais bientôt, entraîné par les circonstances, il se laissa placer à la tête des forces navales de la République, et, avec quelques méchantes canonnières qu'il parvint à réunir, ne craignit pas d'assaillir plus d'une fois les frégates anglaises. Nelson, à cette époque, blâmait sans trop d'emportement *la folie qu'il avait commise de quitter son maître,* et semblait disposé à admettre qu'*au fond du cœur* l'amiral napolitain *n'était pas un véritable jacobin.* Dès que la capitulation fut signée, Caracciolo, mieux éclairé que ses compagnons sur l'esprit des guerres civiles, s'enfuit dans les montagnes. Sa tête fut mise à prix; il fut trahi par son domestique et conduit à bord du FOUDROYANT, le 29 juin, à neuf heures du matin. Le capitaine Hardy s'empressa de le protéger contre les insultes et les violences des misérables qui l'avaient arrêté, et qui, sur le pont même du vaisseau anglais, outrageaient encore leur prisonnier. L'amiral fut prévenu de cette arrestation, et Carac-

ciolo remis à la garde du premier lieutenant du FOUDROYANT.

Nelson, en ce moment, était sous l'influence d'une extrême irritation nerveuse. Il se sentait dominé par une passion funeste, irrésistible, et qui devait détruire son bonheur domestique. Souvent, à cette époque, il avait exprimé à ses amis l'abattement de son âme et souhaité le repos de la tombe. « Vous qui m'avez vu si rieur et si joyeux, écrivait-il à lady Parker, vous me reconnaîtriez à peine aujourd'hui. » Cet état de l'âme est souvent le prélude de grandes fautes. Il semble, en effet, que, sous l'empire de ces sentiments chagrins et de ces reproches intérieurs, le cœur se remplisse d'une sombre amertume et se laisse plus facilement entraîner à de tristes violences. Avec une précipitation qui trahissait le trouble d'une conscience mal affermie, Nelson décida que Caracciolo serait jugé sans délai. Un conseil de guerre, présidé par le comte de Thurn, commandant de la frégate napolitaine LA MINERVE, reçut l'ordre de s'assembler à bord du FOUDROYANT, et à midi une sentence de mort était portée contre l'infortuné vieillard : ni ses cheveux blancs ni ses glorieux services n'avaient pu le sauver.

Dès que cet arrêt lui eut été communiqué, Nelson donna les ordres nécessaires pour qu'il fût exécuté le soir même. Caracciolo devait être pendu à la vergue de misaine de la frégate LA MINERVE,

Après avoir si longtemps proclamé la nécessité de raffermir l'autorité royale par de rigoureux exemples, Nelson obéissait-il alors à un zèle fanatique, ou, cédant à d'infâmes suggestions, secondait-il en ce jour de lâches inimitiés et d'ignobles vengeances? Il est certain que sir William et lady Hamilton étaient en ce moment à bord du FOUDROYANT, qu'ils assistèrent tous deux à l'entrevue de Nelson avec le cardinal Ruffo, servirent d'interprètes à l'amiral anglais et prirent une part très-vive à cette conférence orageuse; mais, quand bien même de pareils conseillers n'eussent pas été à ses côtés, il est probable que la conduite de Nelson n'eût point été différente en cette occasion. Proclamé dans l'Europe entière le champion de la légitimité, Nelson était alors enivré de sa propre gloire. Sa raison s'altéra au contact de tant d'adulations et s'égara dans un dévouement aveugle. Il avait d'ailleurs professé de tout temps une singulière estime pour cette espèce de courage qu'il appelait *courage politique*, et qu'il faisait consister dans l'adoption de mesures hardies et extrêmes, chaque fois que les circonstances semblaient en exiger l'application. Il se louait lui-même de savoir prendre en ces occurrences une détermination prompte et énergique, et d'être au besoin *un homme de tête aussi bien qu'un homme de cœur*. Alliant à cette initiative irréfléchie une persistance opiniâtre, dès qu'il se fut engagé dans cette voie dé-

testable où allait se souiller son honneur, il ne voulut plus reculer.

L'infortuné Caracciolo supplia deux fois le lieutenant Parkinson, à la garde duquel il était confié, d'intercéder pour lui auprès de lord Nelson. Il demandait un second jugement; il demandait, du moins, s'il devait subir sa sentence, la faveur d'être fusillé. « Je suis vieux, disait-il; je ne laisse point d'enfants pour pleurer ma mort, et l'on ne peut me supposer un vif désir de prolonger une vie qui, dans le cours de la nature, devait bientôt finir; mais le supplice ignominieux auquel je suis condamné me semble trop affreux. » Le lieutenant Parkinson n'obtint aucune réponse de l'amiral, quand il lui transmit cette requête; il voulut insister, plaider lui-même la cause du malheureux vieillard : Nelson l'écoutait, pâle et silencieux. Par un effort soudain, il domina son émotion : « Allez, monsieur, dit-il brusquement au jeune officier, allez, et faites votre devoir! » Réduit à une dernière espérance, Caracciolo pria le lieutenant Parkinson de tenter une démarche auprès de lady Hamilton; mais lady Hamilton avait fermé sa porte et ne sortit de sa chambre que pour assister aux derniers instants du vieillard, qui avait fait un inutile appel à son humanité. L'horrible exécution eut lieu, ainsi que Nelson l'avait prescrit, à bord de la frégate LA MINERVE, mouillée sous les canons du FOUDROYANT, et le comte de Thurn en

adressa le rapport sommaire à l'amiral anglais, comme s'il eût voulu renvoyer à qui de droit la responsabilité de ces odieux détails : « *Si da parte a sua eccellenza l'ammiraglio lord Nelson, d'essere stata eseguita la sentenza di Francesco Caracciolo nella maniera da lui ordinata*[1]. » Le corps de Caracciolo resta suspendu à la vergue de misaine de LA MINERVE jusqu'au coucher du soleil. La corde qui avait mis fin à ses jours fut alors coupée, et son cadavre, jugé indigne de la sépulture, fut abandonné au milieu du golfe. Cet acte sauvage accompli, Nelson en consigna la mémoire dans son journal, au milieu des événements de mer, et ainsi qu'il l'eût fait d'un incident ordinaire.

« Samedi, 29 juin. — Petite brise. — Temps couvert. — Le vaisseau portugais LA RAINHA et le brick LE BALLOON mouillent sur rade. — Assemblé une cour martiale. — Jugé, condamné et pendu Francesco Caracciolo, à bord de la frégate napolitaine LA MINERVE. »

Quel étrange égarement raffermissait donc ainsi ce cœur troublé? A travers quel prisme mensonger Nelson pouvait-il envisager cette exécution barbare pour n'y voir qu'un acte régulier de justice militaire? Qui l'avait chargé de prendre en main

[1] « Son Excellence l'amiral lord Nelson est prévenu que la sentence de Francesco Caracciolo a été exécutée de la façon qu'il avait ordonnée. »

la vengeance de la cour de Naples? Qui l'avait autorisé à soustraire à la clémence royale un vieillard qu'un tardif scrupule eût peut-être sauvé? Pourquoi cette initiative, pourquoi cette précipitation funeste, pourquoi ce meurtre inutile? Les massacres dont Naples fut bientôt le théâtre excitèrent en Europe une réprobation générale; mais cet horrible épisode vint jeter un éclat plus lugubre encore sur la part qu'avait prise Nelson à de regrettables événements : Fox, le premier, dénonça au parlement ces excès de la légitimité, dont la honte, par un manque de foi sans exemple peut-être dans les fastes de la guerre, avait rejailli jusque sur le pavillon britannique. Nelson sentit où portait cette attaque et voulut se justifier; mais, mieux inspirés, ses amis supprimèrent sa protestation.

« Les rebelles, disait l'amiral, n'avaient obtenu qu'un armistice, et tout contrat de ce genre peut être rompu au gré de l'une des deux parties contractantes..... Je suppose que la flotte française fût arrivée dans la baie de Naples, les Français et les rebelles auraient-ils un instant respecté cette trêve? Non, non, eût dit l'amiral français; je ne suis point venu ici pour jouer le rôle de spectateur, mais pour agir. L'amiral anglais en a dit autant; il a déclaré, sur son honneur, que l'arrivée de l'une des deux flottes, anglaise ou française, était un événement qui devait détruire toute convention préalable, car l'amiral français ni l'amiral anglais ne pou-

vaient venir à Naples pour y rester les bras croisés.... J'ai donc proposé au cardinal de faire savoir aux Français et aux rebelles, en son nom et au mien, que l'armistice se trouvait rompu par le seul fait de la présence de la flotte britannique devant Naples;... que les Français ne seraient point considérés comme prisonniers de guerre, si, dans deux heures, ils avaient livré le château Saint-Elme aux troupes de Sa Majesté; mais que, pour les rebelles et les traîtres, aucune puissance humaine n'avait le droit de s'interposer entre eux et leur gracieux souverain, et qu'ils devaient s'en remettre entièrement à sa clémence, car aucune autre condition ne leur serait accordée.... Le cardinal a refusé de s'associer à cette déclaration; je l'ai signée seul et je l'ai envoyée aux rebelles. Ce n'est qu'après l'avoir reçue qu'ils sont sortis de leurs forts, comme il convenait à des rebelles, et comme le feront, j'espère, tous ceux qui trahiront leur roi et leur pays, pour être *pendus* ou traités selon le bon plaisir de leur souverain. »

Il est difficile de comprendre comment une nature droite et généreuse put s'abaisser à d'aussi misérables sophismes; comment cet homme, dont la marine anglaise admirait la mansuétude et la loyauté, qui ne vit jamais sans pâlir fustiger un de ses matelots, sut trouver le triste courage de violer un engagement sacré et de commander le supplice d'un frère d'armes et d'un vieillard. L'influence de lady Hamilton a dû contribuer sans doute à ces résolutions funestes; mais il faut laisser aux passions politiques, de toutes les passions

les plus impitoyables, la part de responsabilité qu'elles ont le droit de revendiquer dans ce double crime. C'est à elles surtout qu'appartient ce fatal pouvoir de renverser toute notion d'humanité et de justice, de mettre le mépris des droits les plus sacrés et des lois les plus saintes au rang des vertus de l'homme d'État. Aux yeux de lord Spencer, les motifs qui avaient dicté la conduite de Nelson parurent *aussi purs et aussi honnêtes que le succès de ses mesures avait été complet*. La morale des grands gouvernements a fait quelque chemin, il faut l'espérer, depuis 1799. En tout cas, les *jacobins* de l'amiral Nelson n'ont plus rien à craindre aujourd'hui de l'Angleterre.

CHAPITRE XXI.

Réaction royaliste. — Arrivée de Nelson à Yarmouth.
6 novembre 1800.

Dès le mois d'avril 1799, Troubridge, plein d'ardeur, eût voulu que Ferdinand IV vînt le rejoindre devant Naples; mais Nelson connaissait mieux le souverain des Deux-Siciles. « Où prenez-vous donc de pareilles idées? écrivait-il alors au capitaine du CULLODEN. Dévoué comme il l'est à la cause royale, le peuple n'aurait qu'à courir aux armes. Le roi, s'il était sur les lieux, devrait nécessairement se mettre à la tête de ses sujets, et *pour cela*, je vous réponds qu'*il n'y consentira jamais.* » Ainsi, quand il eût fallu combattre et reconquérir son royaume, Ferdinand IV s'était tenu éloigné de sa capitale. Il allait y rentrer pour y donner le signal de nouveaux crimes et de nouveaux désordres. Le 5 juillet, laissant la reine à Palerme, il arrivait à Naples sur une frégate napolitaine qu'escortait la frégate anglaise LE SEAHORSE. Tout ce que put obtenir de lui le capitaine Foote (et il l'ob-

tint comme une faveur personnelle accordée à ses services), ce fut la confirmation de la capitulation de Castellamare. Celle qui avait été conclue avec les garnisons du Château-Neuf et du fort de l'Œuf fut méconnue par le roi de Naples, comme elle l'avait été par l'amiral anglais, et une ordonnance royale, enveloppant dans une proscription générale plus de 40 000 citoyens, déclara passible de la peine capitale quiconque avait porté les armes contre le peuple ou le cardinal, avait accepté quelques fonctions de la république, pris part à l'érection de l'arbre de la liberté ou assisté à la destruction des emblèmes du pouvoir légitime. Excitée par cette proclamation, la vile populace obéit à sa férocité instinctive. Les lazzaroni furent une seconde fois les maîtres dans Naples. Ils pénétraient dans les maisons sous prétexte d'y chercher des jacobins, mais en réalité pour s'y livrer au pillage, traînaient dans les rues les malheureux qui leur étaient suspects, les conduisaient eux-mêmes dans les prisons trop étroites déjà, dressaient des bûchers sur les places publiques, et, après y avoir précipité des hommes encore vivants, se disputaient quelques lambeaux de leur chair à demi brûlée. Et cependant le roi tenait sa cour à bord du FOUDROYANT, y recevait les grossiers hommages de ses *fidèles sujets*, et Nelson écrivait à lord Keith : « On ne peut, sans se sentir ému, être témoin de la joie que fait éclater le peuple de Naples;

il faut entendre les cris d'enthousiasme dont tous ces hommes saluent *leur père*, car le roi, pour eux, n'a plus d'autre nom. *A peu d'exceptions près*, la conduite des nobles a été infâme; mais le roi en est instruit, et je me réjouis de le voir si bien disposé à rendre à chacun la justice qui lui est due... Dieu merci, *tout va bien*. Ce pays-ci sera *plus heureux que jamais* : c'est le vœu le plus cher de Leurs Majestés. » Que conclure de pareilles paroles? que penser de celui qui les profère? Faut-il s'indigner de son hypocrisie, ou le plaindre de son aveuglement?

Secondés par un détachement considérable pris à bord des vaisseaux anglais, les alliés, pendant que ces horreurs se passaient à Naples, remportaient de nouveaux avantages. Après avoir fait capituler le fort Saint-Elme et repris les otages, dernière garantie des malheureux patriotes, ils avaient mis le siége devant Capoue et Gaëte; mais, en ce moment, lord Keith quittait la Méditerranée à la suite de l'amiral Bruix, et appelait à la défense de Minorque, laissée à la merci de quelques vaisseaux espagnols mouillés à Carthagène, l'escadre que Nelson avait mise au service du roi des Deux-Siciles. Malgré les ordres réitérés de lord Keith, Nelson ne voulut point abandonner les côtes d'Italie avant d'avoir rangé sous l'obéissance du souverain, qui venait de le créer duc de Bronte, la totalité de son royaume. Quoique Minorque n'eût point été

attaquée, l'obstination de Nelson à résister aux injonctions de l'amiral Keith fut vivement blâmée par l'amirauté. Personne n'ignorait d'ailleurs, en Angleterre, à quel point l'illustre amiral était subjugué par la cour de Naples. Les journaux en murmuraient, et ses amis en concevaient de justes alarmes.

Dès que Gaëte et Capoue eurent capitulé, Nelson, inquiet des conséquences de sa résolution, s'empressa d'expédier la plus grande partie de ses forces à Mahon, et revint à Palerme avec le roi de Naples. Déjà les généraux Schipani et Spanò, pris les armes à la main, avaient été immolés au stérile besoin de vengeance qui présidait à cette fatale restauration. Le général Massa, qui avait rédigé la capitulation; Éléonore Pimentel, cette femme héroïque, ce *grand rebelle*, comme l'appelait Nelson, les avaient suivis au gibet. Ettore Caraffa, Gabriel Manthonè, Dominique Cirillo, dont la reine elle-même implora vainement la grâce à genoux; la marquise de San-Felice, que l'intercession de la princesse Marie-Clémentine, mariée à l'héritier du trône, ne put parvenir à sauver; tant d'autres victimes non moins illustres et non moins regrettables, ne marchèrent au supplice qu'après le départ du roi. Les agents que Ferdinand IV avait investis de son autorité ne vengèrent que trop bien alors ses droits un instant méconnus. En quelques mois, leur zèle mercenaire eut fait couler plus de sang

et de larmes que n'en avait coûté la guerre civile. Sourd à toute prière, Ferdinand confirmait ces horribles sentences. « Le roi est dans le fond un *excellent homme*, écrivait Nelson ; mais il est difficile de le faire changer d'opinion. Pour quelque cause que je ne comprends pas, l'acte d'amnistie, signé depuis près de trois mois, n'a pas encore été promulgué.... *On ne peut cependant couper la tête à tout un royaume*, quand bien même ce royaume ne serait composé que de coquins. » Les violences judiciaires prirent de telles proportions, que le capitaine Troubridge, ce héros bourru que Nelson avait laissé à Naples avec LE CULLODEN, et qui n'avait pas, comme il le disait lui-même, *le cœur plus tendre qu'un autre*, s'émut enfin de pareilles atrocités et manifesta la crainte qu'on ne poussât trop loin la réaction. « Aujourd'hui, écrivait-il à Nelson, le 20 août 1799, onze des principaux jacobins, princes, ducs, représentants du peuple, ont été exécutés ; des femmes ont partagé leur sort.. J'espère sincèrement qu'ils en finiront bientôt *sur une grande échelle*, et qu'ils proclameront alors une amnistie générale, *car la mort n'est rien auprès de leurs prisons.* ».

Malgré les pleins pouvoirs qu'elle avait reçus de Ferdinand IV, la commission de gouvernement établie à Naples sous le nom de *junte royale* n'était point entièrement satisfaite encore. Elle réclamait avec instance le rappel du cardinal Ruffo, qui

n'était, disait-elle au capitaine Troubridge, qu'un véritable embarras, et nuisait par sa présence à l'entier rétablissement de l'ordre. Le roi n'avait guère le temps de songer à ces réclamations : il s'occupait alors de la fête de sainte Rosalie, et la junte dut écarter, comme elle l'entendrait, les obstacles que lui suscitait le cardinal. Il est probable qu'elle y réussit complétement; car, un mois après le départ du roi, Troubridge écrivait à lord Nelson que plus de quarante mille familles gémissaient sur le sort de quelque parent emprisonné. « Il est temps, lui disait-il, de proclamer une amnistie : non pas que je sois d'avis qu'on ait fait encore assez d'exemples; mais la loi est si lente, que les innocents comme les coupables tremblent d'être jetés dans les cachots et de voir le glaive si longtemps suspendu sur leurs têtes. Les biens des jacobins se vendent ici à vil prix, et les gens du roi sont ceux qui les achètent. Aussi saisissent-ils tous les prétextes pour emprisonner un homme afin de le voler. »

Troubridge était l'intime ami de Nelson, comme il l'avait été de lord Jervis. C'était un homme rude, mais loyal, et justement estimé dans la marine anglaise. Nelson lui avait accordé toute sa confiance et lui permettait d'user à son égard d'une franchise qu'il n'eût peut-être point tolérée chez un autre. A peine les Français eurent-ils évacué les derniers points qu'ils occupaient en Italie,

Rome et Cività-Vecchia, que Troubridge fut envoyé à Malte pour en poursuivre le siége. Il eût voulu y entraîner Nelson et l'enlever ainsi aux séductions de la cour.

« Pardonnez-moi, milord (lui écrivait-il), pardonnez-moi; mais c'est ma sincère estime pour vous qui me donne le courage d'aborder ce sujet. Je sais que vous n'éprouvez aucun plaisir à passer la nuit entière à jouer aux cartes. Pourquoi donc sacrifier votre santé, vos goûts, votre bien-être, votre argent, *tout enfin*, dans cette misérable cour? J'espère que la guerre se terminera bientôt, et que la paix, en nous arrachant à ce repaire d'infamies, nous rendra les sourires des femmes de notre pays.... Vous ignorez, milord, la moitié de ce qui se passe; vous ignorez ce qu'on en dit. Ah! si vous saviez ce que souffrent pour vous vos amis, je suis sûr que vous rompriez avec toutes ces fêtes nocturnes. On ne parle partout que des désordres de Palerme. Je vous en supplie, quittez ce pays! Je voudrais que ma plume pût exprimer ce que j'éprouve. Vous n'hésiteriez pas à céder à mes instances. Ce n'est que ma sincère estime pour votre caractère, je vous le répète, milord, qui me donne la force de m'exposer ainsi à votre déplaisir; mais, en vérité, l'intérêt de mon pays m'y oblige..... Je maudis le jour où nous sommes entrés au service de ce gouvernement napolitain! Nous avons une réputation à perdre, milord; ces gens-ci n'en ont point. Notre pays est juste sans doute, mais il est sévère, et je prévois d'ici que nous perdrons bientôt le peu que nous avons gagné dans son estime. »

On commençait, en effet, à se plaindre hautement en Angleterre de la conduite scandaleuse de l'amiral Nelson. « On dit, lui écrivait le vice-amiral Goodall, un de ses plus anciens amis, on dit, mon cher lord, que vous êtes Renaud dans les bras d'Armide, et qu'il faudrait la fermeté d'Ubald et de son compagnon pour vous arracher aux charmes de l'enchanteresse. » Ces bruits malveillants finirent par prendre une telle consistance, que lady Hamilton elle-même crut devoir y répondre. Ce fut à son ancien amant, *l'honorable* Charles Greville, neveu de sir William Hamilton, qu'elle adressa ses plaintes hypocrites.

« Nous sommes plus unis et plus heureux que jamais (lui écrivait-elle le 25 février 1800), n'en déplaise à ces infâmes journaux jacobins, si jaloux de la gloire de lord Nelson, de celle de sir William et de la mienne.... Lord Nelson est, dans toute l'acception du mot, un grand homme et un homme vertueux; mais c'est là le prix que nous devions attendre de nos peines et de nos sacrifices. Parce que nous avons perdu notre santé au service de la bonne cause, il faut maintenant que notre réputation soit poignardée dans l'ombre. On a commencé par dire que sir William et lord Nelson s'étaient battus : ils vivent ensemble *comme deux frères*; que nous avions joué et perdu : lord Nelson ne joue jamais, je puis vous en donner ma parole d'honneur. Soyez donc assez bon, je vous prie, pour démentir ces viles calomnies. Sir William et lord Nelson en rient; mais, moi, je suis grondée

par la reine et par eux tous, pour m'en être laissé affliger pendant un jour. »

L'amiral Keith, cependant, de retour dans la Méditerranée, était venu établir lui-même sa croisière devant Malte, et Nelson avait été contraint de le suivre. Sa bonne fortune voulut qu'il atteignît près du cap Passaro, pendant que lord Keith gardait l'entrée du port de Malte, *le Généreux*, vaisseau de 74, échappé jadis au désastre d'Aboukir [1]. Assailli par 2 vaisseaux et une frégate, *le Généreux* fut obligé de se rendre, et le brave contre-amiral Perrée, dont il portait le pavillon, perdit la vie dans ce combat. Un éclat de bois avait déjà blessé

[1] *Le Généreux*, sous les ordres du capitaine Lejoille, avait forcé le blocus de Corfou et s'était rendu à Ancône pour y demander des secours. Accompagné de neuf transports qui portaient environ 1 000 hommes de troupes et des vivres, le capitaine Lejoille partit d'Ancône dans les derniers jours du mois de février 1799, et vint se présenter à l'entrée du port de Brindes. Cette ville était alors au pouvoir des insurgés, que commandait le Corse Boccheciampe. *Le Généreux* s'étant échoué, par la faute de son pilote, sous les batteries de la citadelle, ces batteries ouvrirent leur feu sur le vaisseau, et le premier boulet tua le capitaine Lejoille et le général Clément, qui commandait les troupes. Après une canonnade assez prolongée, un détachement de soldats fut jeté à terre et enleva la citadelle. Boccheciampe fut tué dans cet assaut. *Le Généreux*, après être rentré à Ancône, fit route pour Toulon, où il reçut le pavillon du contre-amiral Perrée.

l'amiral à l'œil gauche; mais cet héroïque officier refusait de quitter son poste. « Ce n'est rien, mes amis, disait-il aux matelots qui l'entouraient; ce n'est rien, continuons notre besogne. » Le visage couvert de sang, il commandait encore lui-même la manœuvre, quand un boulet lui enleva la jambe droite. Il tomba sans connaissance sur le pont, et mourut au bout de quelques minutes.

Nelson conduisit *le Généreux* à l'amiral Keith. Rappelé devant Gênes, que Masséna défendait avec un si admirable héroïsme contre l'armée autrichienne, Keith laissa au vainqueur d'Aboukir le soin de bloquer le port de Malte, dont l'investissement se trouvait complet depuis que le brigadier général Graham y avait conduit une partie des troupes anglaises qui tenaient garnison à Messine. Retenu loin de la cour, Nelson ne cessait de se plaindre de sa santé et d'insister auprès de lord Keith pour que ce dernier l'autorisât à rentrer à Palerme. En vain l'amiral lui représentait-il la nécessité de ne point disséminer ainsi ses forces; en vain lui défendait-il d'aller se ravitailler ailleurs qu'à Syracuse; en vain Troubridge lui répétait-il : « Malte ne peut tarder à se rendre, les seuls navires qui restent encore de la flotte d'Aboukir sont mouillés dans ce port; écoutez les instances d'un ami sincère, ne retournez point en Sicile maintenant. Il peut être désagréable pour vous de rester sous voiles : eh bien ! laissez là LE FOUDROYANT; ar-

borez votre pavillon à bord du CULLODEN, qui peut demeurer au mouillage, et chargez-vous de diriger les opérations du siége de concert avec le général.»

Nelson n'y put tenir : comme Antoine, il eût en ce moment sacrifié un monde à son amour, et ne l'eût point regretté. Au mois de mars 1800, il reparut à Palerme, malgré la désapprobation de lord Keith, et, pendant son absence, *le Guillaume-Tell*, en voulant échapper à la croisière anglaise, fut capturé, après une héroïque défense, par 2 vaisseaux et une frégate. Nelson essaya de se consoler d'avoir manqué l'occasion de compléter son triomphe. « Je remercie Dieu, écrivait-il à lord Keith, de n'avoir point assisté à cette glorieuse affaire, car ce n'est pas moi qui voudrais ravir la moindre feuille des lauriers conquis par d'aussi vaillants officiers.»

Malgré la répugnance qu'éprouvait Nelson à quitter Palerme, il lui fallut cependant retourner devant Malte. Il y revint, amenant avec lui sir William et lady Hamilton, et quitta encore une fois cette croisière pour les reconduire en Sicile. Enfin, sir William fut rappelé en Angleterre, et Nelson obtint d'y rentrer avec lui. Ce fut alors que le premier lord de l'amirauté, le comte Spencer, fit entendre à Nelson ces sévères paroles : « J'aurais voulu, milord, que votre santé vous permît de rester dans la Méditerranée; mais je crois, et c'est l'opinion de tous vos amis, que vous la rétablirez plus sûrement en Angleterre qu'en demeurant inactif dans

une cour étrangère, quelque agréables que puissent être pour vous les hommages et la reconnaissance qu'on y accorde à vos services. »

Le 10 juin 1800, Nelson partit de Palerme sur LE FOUDROYANT. La reine de Naples, qui devait se rendre à Vienne, sir William et lady Hamilton, furent reçus à bord de ce vaisseau. Nelson descendit avec eux à Livourne. Ils traversèrent l'Italie, au risque de rencontrer quelque détachement de l'armée française déjà victorieuse à Marengo, prirent passage à Ancône sur une frégate russe qui les conduisit à Trieste, et de là gagnèrent la capitale de l'Autriche. La reine s'y arrêta; mais Nelson, sir William et lady Hamilton, continuèrent leur voyage et vinrent s'embarquer à Hambourg. Le 6 novembre, le vainqueur du Nil arrivait à Yarmouth. Il y fut accueilli par ces hommages spontanés que sait improviser l'enthousiasme populaire, hommages plus flatteurs pour lui que n'auraient pu l'être tous les honneurs officiels. De Yarmouth à Londres, son voyage ne fut qu'un long triomphe. La multitude saluait de ses acclamations, sans réserve et sans arrière-pensée, le héros mutilé qui, depuis huit années, n'avait jamais cessé de combattre au premier rang, le chef aventureux dont le succès avait absous l'audace. L'instinct plus délicat des autres classes de la société, bien qu'elles s'associassent à ces justes transports, réprouvait déjà les erreurs du soldat heureux et les

scandales de sa vie privée. Sir William et lady Hamilton n'avaient point quitté lord Nelson depuis son départ de Palerme. Ils le suivirent à Londres. Lady Nelson et le vénérable père de l'amiral virent ce couple odieux venir s'établir sous le toit même où ils s'étaient réunis pour fêter le retour d'un époux et d'un fils; trois mois s'étaient à peine écoulés depuis ce retour si impatiemment attendu, que Nelson, égaré par son fol amour, rejetait loin de lui une femme qu'il avait tendrement aimée, et à laquelle (triste aveu du honteux entraînement auquel il obéissait) il adressa ce loyal et cruel adieu : « Je prends le ciel à témoin qu'il n'y a rien en vous, ni dans votre conduite, que je pusse reprendre ou que je voulusse changer! » C'est alors que Nelson et Collingwood se rencontrèrent à Plymouth. Promu au grade de vice-amiral de l'escadre bleue, le 1er janvier 1801, Nelson venait d'arborer son pavillon à bord du SAN-JOSEF[1]. Le pavillon du contre-amiral Collingwood flottait à bord du BARFLEUR. Depuis le jour où ils avaient combattu ensemble sous le cap Saint-Vincent et partagé avec le capitaine Troubridge l'honneur de cette journée, les deux amis avaient cessé de marcher du même pas à la gloire et à la fortune. Le

[1] Vaisseau espagnol de 112 canons capturé par Nelson au combat de Saint-Vincent, où ce vaisseau portait le nom de *San-José*.

zèle ambitieux de Nelson avait été mieux servi par les circonstances que le dévouement calme et résigné de Collingwood. Pair d'Angleterre, le premier avait un nom européen; la place du second n'était pas encore marquée dans l'histoire. De ces deux hommes, cependant, celui qu'on enviait était celui qu'il eût fallu plaindre : il avait la grandeur et la célébrité; il avait perdu la paix de l'âme.

FIN DU PREMIER VOLUME.

APPENDICE

OPÉRATIONS DES ESCADRES FRANÇAISES ET ESPAGNOLES DANS LA MÉDITERRANÉE EN 1798 ET 1799, D'APRÈS DES DOCUMENTS INÉDITS.

EXPÉDITION D'ÉGYPTE.

Au mois de novembre 1797, le contre-amiral Brueys commandait à Corfou une escadre composée de 6 vaisseaux français, *le Guillaume-Tell*, *le Tonnant*, *l'Heureux*, *le Généreux*, *l'Aquilon*, *le Mercure*; de 5 frégates, *la Diane*, *la Justice*, *la Junon*, *la Sensible*, *l'Artémise*; de 2 corvettes, *la Brune* et *l'Alerte*. A ces forces navales, les victoires du général Bonaparte avaient ajouté 6 vaisseaux vénitiens de 64 canons, 4 frégates, 4 bricks et un chebec. Le Directoire exécutif, qui s'occupait alors activement des préparatifs d'une descente en Angleterre, avait songé à renforcer l'armée navale de Brest de la division du contre-amiral Brueys et à faire venir à Toulon les bâtiments vénitiens qui semblaient d'un trop faible échantillon pour figurer en ligne à côté de nos vaisseaux. Mais cette combinaison dut être abandonnée par suite de la détresse financière qui paralysait à cette époque la plupart de nos

opérations, et bientôt au projet d'une expédition en Angleterre succéda le projet d'une expédition en Égypte. Le général Bonaparte, même avant de songer à l'Égypte, avait eu le dessein de s'emparer de l'île de Malte. Il avait, au moment de quitter l'Italie, donné à ce sujet ses instructions à l'amiral Brueys; malheureusement la plupart des projets que concevait le général Bonaparte, lui seul pouvait les exécuter. Son génie les marquait d'un tel cachet d'audace que l'accomplissement en devenait impossible aux esprits d'un ordre moins supérieur.

Le 16 décembre 1797, le contre-amiral Brueys, dont le pavillon flottait alors à bord du *Guillaume-Tell*, écrivait de Corfou au ministre de la marine :

« Le général Bonaparte m'avait parlé, pendant le séjour que je fis près de lui à Passeriano, du projet qu'il avait d'enlever l'île de Malte. Je lui fis part de toutes mes idées à ce sujet, dictées par les connaissances locales acquises dans quinze relâches que j'y ai faites depuis 32 ans que je sers dans la marine. Je lui ai envoyé dernièrement un long mémoire à ce sujet, renfermant tout ce que je croyais propre à assurer le succès de cette entreprise. Il m'en parle dans sa lettre en date du 24 brumaire (14 novembre 1797) que m'a portée *la Sensible*. Il me fait entrevoir que cette expédition doit être prochaine et que les 3 000 hommes qu'il envoie ici, dont 600 sont arrivés sur *la Sensible*, et un bâtiment de transport sont destinés à me seconder. Ce général me parle ensuite de la grande expédition en Angleterre qu'il doit diriger, et il me dit que les 6 vaisseaux, frégates et corvettes qui sont sous mes ordres seraient très-nécessaires à Brest, qu'en conséquence j'escorterais les vaisseaux vénitiens jusque sur les îles Saint-Pierre, et que, de là, je me séparerais pour diriger ma route au détroit. Il m'annonce un de ses aides de camp par lequel il m'enverra des ordres pour l'une et l'autre expédition, dès qu'il sera temps. Le général

Bonaparte n'avait sans doute pas reçu, quand il m'a écrit cette lettre, celle où je lui mandais que le général Gentili, commandant à Corfou, qui avait ordre de me nourrir au journalier, de donner deux mois de vivres aux vaisseaux ou frégates vénitiens, et de me faire compter 50,000 fr. pour la levée des matelots étrangers, n'avait rien pu me fournir, de sorte que, sous peu, je me trouverais dans un grand embarras, s'il ne m'envoyait pas, sous le plus court délai, de l'argent pour me procurer des subsistances, lever des matelots à Zante, Céphalonie et Corfou, pour mettre les vaisseaux vénitiens en état de se rendre en France et enfin pour payer la solde de l'escadre à qui il sera dû cinq mois à la fin de frimaire... »

Peu de jours après la réception de cette lettre, le 11 janvier 1798, le vice-amiral Pléville le Pelley, alors ministre de la marine, crut devoir adresser le rapport suivant au Directoire exécutif :

« Conformément aux instructions du Directoire, je donnai ordre le 24 frimaire dernier (14 décembre 1797) au contre-amiral Brueys de partir le plus promptement possible avec toute sa division pour se rendre à Brest..... Je n'ai pas encore reçu de réponse du contre-amiral Brueys, mais j'ai appris, par deux lettres qu'il m'a écrites les 24 brumaire et 26 frimaire (14 novembre et 16 décembre 1797) de Corfou, que deux vaisseaux de sa division étaient dans le plus mauvais état et qu'ils ont besoin de rentrer dans le port pour y recevoir de fortes réparations. Aujourd'hui je reçois une lettre du citoyen Perrée, chef de division, commandant à Ancône, en date du 10 pluviôse (29 janvier 1798), par laquelle il m'annonce, après m'avoir peint la détresse dans laquelle il se trouve, ainsi que les forces navales qui lui sont confiées, que le général Brueys est dans une position encore plus affligeante, qu'il craint de manquer bientôt de vivres et qu'il

n'a pas un moment à perdre pour être encore en état d'effectuer son retour.

« Je ne pouvais penser que la division de Corfou fût réduite à cette extrémité, d'après les promesses réitérées qui m'avaient été faites que les généraux de l'armée d'Italie pourvoiraient constamment à ses besoins. J'avais dû croire surtout qu'il lui aurait été fourni des vivres de journalier pour ménager ses vivres de campagne, au moment où elle devrait prendre la mer, et que le payement des équipages serait également assuré. Et certainement, si j'avais pu me persuader ce qui est arrivé, au lieu de laisser si longtemps la division absolument aux ordres des généraux, j'aurais proposé au Directoire d'accélérer son départ et d'utiliser les dépenses et les consommations énormes qu'un séjour infructueux et prolongé a nécessitées.

« Dans cet état de choses, je vois avec la plus vive douleur qu'il ne faut plus compter, au moins d'ici à plusieurs mois, sur la jonction de la division du général Brueys avec l'armée de Brest; que les forces stationnées à Ancône et au nord du golfe Adriatique sont également paralysées par la plus affreuse pénurie et qu'il ne reste d'autre parti à prendre que de rassembler le plus promptement possible à Toulon tous nos bâtiments de guerre et les vaisseaux provenant de la marine vénitienne. Arrivés dans le port, on procédera avec toute l'activité convenable aux réparations qu'ils exigent; ils y seront ravitaillés, équipés; et, soit que le Directoire juge à propos de les employer isolément, soit qu'il veuille les réunir aux vaisseaux que l'on arme à Toulon, on pourra les rendre très-utiles.

« J'observerai au Directoire qu'il sera encore nécessaire, pour parvenir à ce résultat, d'armer en flûte les vaisseaux vénitiens et une partie des frégates, attendu le déficit considérable des marins et des approvisionnements .... »

Le 24 pluviôse an VI (12 février 1798), le ministre de la marine prit enfin le parti de rappeler à Toulon l'escadre de Corfou. Il écrivit au contre-amiral Brueys :

« Je vous ai écrit, citoyen général, les 24 frimaire (14 décembre 1797) et 8 pluviôse (28 janvier 1798), pour vous annoncer les intentions du Directoire exécutif sur la destination de l'escadre que vous commandez. J'avais lieu d'espérer qu'elle pourrait être en état de se réunir à l'armée navale, et surtout qu'on aurait fourni les approvisionnements et les fonds nécessaires à ses besoins. Des lettres que je viens de recevoir du chef de division Perrée, du ministre de la république à Naples, et celle que vous m'avez écrite le 26 frimaire (16 décembre 1797), m'ont fait connaître l'état au vrai de cette escadre et l'impossibilité où vous vous trouvez d'exécuter les ordres du gouvernement. Vivement affecté de ce contre-temps auquel j'étais loin de m'attendre, j'ai rendu compte au Directoire de votre situation et il a reconnu qu'il était absolument indispensable de vous faire rentrer le plus promptement possible à Toulon. En conséquence, vous voudrez bien, à la réception de cette dépêche, vous disposer à effectuer votre retour avec tous les bâtiments sous vos ordres. Si, comme je n'en doute pas, vous ne pouvez, faute d'équipages, les tenir tous sur le pied de guerre, vous en armerez un certain nombre en flûte, notamment les vaisseaux et frégates provenant de la marine vénitienne. Vous aurez soin de répartir les marins en proportion égale sur chaque bâtiment et de prescrire les mêmes dispositions pour les vivres, de manière à ce qu'ils soient tous en état de faire la traversée. Par suite de cette mesure, vous ne laisserez à Corfou que les bâtiments strictement nécessaires pour le service. Vous ferez désarmer tous ceux que vous croirez peu utiles, et vous prendrez sur vos vaisseaux les marins qui en proviendront.

« Lorsque toutes ces dispositions seront terminées,

vous mettrez à la voile avec toute l'escadre. Vous passerez, s'il est possible, par le phare de Messine. De là, vous suivrez les côtes et les petites îles, depuis Livourne, Gênes et le cap Corse, afin de détruire les corsaires anglais qui sont en grand nombre dans ces parages. Vous prendrez toutes les précautions convenables pour éviter la séparation d'une partie de vos bâtiments et pour accélérer votre retour à Toulon. Il sera seulement nécessaire que vous restiez pendant un ou deux jours à la vue de Naples, si le temps le permet. L'intention du Directoire est que le pavillon républicain se montre sur cette côte, mais vous n'y ferez pas de relâche et il sera même inutile que vous communiquiez avec la terre. Au surplus, j'ai d'autant plus lieu d'espérer que votre navigation sera prompte et facile qu'il n'existe, à ma connaissance, dans la Méditerranée, qu'un vaisseau et deux frégates ennemis.

« Je vais prendre des mesures pour faire rassembler à Toulon les approvisionnements qui seront nécessaires pour les réparations et le réarmement des bâtiments sous vos ordres et, aussitôt que vous serez arrivé dans ce port, je vous ferai connaître les intentions du Directoire sur votre destination ultérieure. »

Comme on le voit, il n'est nullement question de l'île de Malte dans cette dépêche, non plus que dans aucune de celles qui émanèrent à cette époque du ministre. Mais, singulier témoignage de l'anarchie qui présidait alors à la direction des affaires! ce fut en vertu des communications directes qu'il continuait à entretenir avec le général Bonaparte, que l'amiral Brueys se crut autorisé à tenter un coup de main que le succès eût absous, mais qui n'eût pu échouer sans compromettre gravement le chef assez hardi pour se passer en pareille matière d'instructions officielles.

Voici à ce sujet la lettre remarquable qu'écrivait au

général Bonaparte, le 11 mars 1798, l'amiral Brueys depuis longtemps subjugué par l'irrésistible ascendant du vainqueur de Lodi et d'Arcole.

» Général.

« Je vous ai rendu compte, à mon départ de Corfou, des raisons qui me forçaient d'en partir avant l'arrivée de l'aide de camp que vous m'aviez annoncé dans votre lettre du 11 brumaire (1er novembre 1797) et que j'ai attendu jusqu'au 6 ventôse (24 février 1798). Mais comme les ordres sont toujours subordonnés à la possibilité de les exécuter, je vous dois quelques détails qui vous prouveront que j'ai tout fait pour prolonger mon séjour à Corfou, et que je n'en suis parti que lorsque j'ai vu l'impossibilité d'entreprendre aucune expédition et d'exécuter les opérations que vous auriez eu la bonté de me confier. Je vous ai fait part dans mes lettres précédentes de toutes mes démarches pour me procurer des vivres. Ma correspondance avec le général Chabot servira à vous convaincre que je n'ai rien négligé pour remplir ce but, et la séance du conseil de guerre que j'ai provoquée vous fera voir que je touchais à la fin de mes vivres et qu'on ne pouvait m'en donner que ce qui était absolument indispensable pour faire mon retour en France; qu'il n'y avait plus d'argent dans les caisses; que la garnison des îles n'était que de trois mille soldats, sur lesquels on ne pouvait m'en donner que 450.

« Jaloux cependant de remplir le but de ma mission en conduisant dans un port de France les vaisseaux et frégates vénitiens réunis à Corfou, j'ai fait des dispositions qui pussent assurer leur navigation jusqu'à Toulon, et, en même temps, ne pas me mettre hors d'état de combattre contre des forces ennemies qu'il était possible de rencontrer. Il fallait tout prendre, vivres et

hommes, à bord des vaisseaux français déjà mal armés, et j'ose vous assurer que cette répartition n'a pas été un des travaux les moins pénibles de ma campagne qui ne devait durer que deux mois et qui a été cependant prolongée jusqu'à neuf. J'étais désespéré d'être obligé de renoncer à l'expédition dont vous m'aviez parlé à Passeriano. J'en étais sans cesse occupé, et le désir de répondre à la confiance que vous m'aviez témoignée m'avait fait imaginer tous les moyens de réussir. Enfin, je croyais être assuré du succès, si j'avais trois mille hommes de débarquement, comme vous me l'aviez annoncé. Jugez de mon chagrin, lorsque je me suis vu forcé de partir de Corfou, sans avoir eu l'occasion de faire quelque chose par mer, digne d'être assimilé à une des actions de l'armée d'Italie.

« Je partais avec une nombreuse escadre dénuée d'équipages. Cependant, en récapitulant toutes les troupes que j'avais à bord des vaisseaux, je vis que je pouvais réunir environ 1 400 hommes dont 823 d'infanterie et 561 d'artillerie de marine. Je sais que les coups d'audace réussissent presque toujours, lorsqu'ils sont bien combinés, que j'avais des forces imposantes en apparence, et que, si je pouvais débarquer mes 1 400 soldats, *il était possible de surprendre les chevaliers dans leur lit.* Je conçus donc le projet de le tenter, si les vents m'empêchaient de passer par le phare de Messine et m'obligeaient de porter sur Malte. J'en fis part à mes deux Maltais le jour de mon départ, ainsi qu'au chef de division Le Joille sur l'intelligence et l'intrépidité duquel je comptais et à qui je voulais confier cette expédition. Chacun approuva mes idées. Je fis embarquer les deux Maltais avec le grade d'enseigne à bord du vaisseau *le Dubois* que commandait Le Joille. Je leur dis de mettre leurs idées par écrit, que j'en ferais autant et je leur donnai rendez-vous à mon bord le premier jour que le temps le permettrait, afin d'arranger toute chose.

« Je mis à la voile le 6 ventôse (24 février 1798). Les calmes me retinrent trois jours entre les îles; après quoi, un vent du nord frais me porta sur la pointe sud de la Sicile où j'arrivai le 12 (2 mars 1798). Je fis venir le chef de division Le Joille et les deux Maltais; je leur fis part de mon plan que j'avais mis par écrit, mais je trouvai mes deux conducteurs un peu refroidis. Ils me firent beaucoup d'objections : 1° que la lune était pleine, qu'elle éclairait toute la nuit comme s'il était jour, qu'il y avait des tours de garde sur toute la côte, qu'on ne pourrait pas débarquer sans être aperçu, et qu'une fois le signal de l'alarme fait, on serait obligé de se rembarquer; 2° qu'ils croyaient être certains que le peuple était pour nous, mais qu'il était extrêment timide et qu'il serait nécessaire de s'assurer des patriotes de la ville, avant d'exécuter mon projet, afin qu'ils nous secondassent, etc., etc.

« Je vis donc qu'il fallait renoncer à mon premier plan et en concevoir un autre. Le vaisseau *le Frontin* m'avait signalé une voie d'eau de douze pouces par heure; le vent était contraire pour me rendre à Toulon. Je pris le parti de le faire entrer dans le port de Malte pour se réparer, d'y embarquer les deux Maltais, afin qu'ils pussent, quoiqu'en quarantaine, s'aboucher avec nos partisans, de croiser avec l'escadre devant la ville et faire des évolutions en attendant que *le Frontin* fût prêt, de communiquer tous les jours avec lui, sous prétexte de me procurer des rafraîchissements, et, enfin, je voulais tâcher de décider les patriotes en leur promettant une assistance prompte et vigoureuse.

« Le 13 (3 mars 1798), je dirigeai ma route sur la ville, j'y fis mouiller *le Frontin* ainsi qu'un aviso et je défilai en ligne de bataille avec le reste de l'escadre. Le temps était superbe, j'étais assez près pour distinguer avec les yeux le nombre infini des personnes qui étaient sur le rempart et aux fenêtres. Vous verrez par ma cor-

respondance avec le consul la terreur que mon apparition inspira, les précautions que les chevaliers prirent pour empêcher toutes communications avec les gens du pays et l'obligation où je fus de renoncer à toute espèce d'entreprise que je ne voulais, du reste, tenter qu'avec la presque certitude du succès; car, il n'y avait que la réussite qui pût me faire excuser par le Directoire *d'avoir entrepris une pareille expédition sans ordres*, d'autant que, si quelque revers était arrivé aux troupes de débarquement, les vaisseaux restaient désarmés et une seconde tentative devenait à l'avenir presque impossible. Ne pouvant donc rien faire de décisif, je pris le parti de répondre aux témoignages d'amitié qu'on me faisait, de garder mon secret et de prouver que je n'avais eu d'autre intention en me présentant devant Malte que d'y attendre la fin du radoub du *Frontin*..........

« Je suis resté sept jours devant la ville sans perdre de temps, puisqu'il a toujours fait calme plat ou vent contraire..... Voyant tous mes projets évanouis, je m'en suis consolé par l'espérance qu'une seconde tentative serait plus heureuse. Mon apparition a produit le bon effet de rassurer les chevaliers sur les intentions de la France, de me faire connaître que nos partisans étaient nombreux, et de me donner la certitude de rendre la France maîtresse de ce poste important, si l'intention du Directoire est de s'en emparer......... Nos soldats inspirent la crainte de se mesurer avec eux. Ils n'ont à Malte que de mauvaises troupes; enfin tout fait présumer un succès facile...... »

Le 2 avril 1798, l'ordonnateur de la marine à Toulon, M. Najac, informa par la lettre suivante le ministre de l'arrivée du contre-amiral Brueys dans ce port.

« Après avoir été contrariée pendant six jours consécutifs par des vents forcés du nord-ouest, l'escadre aux ordres du contre-amiral Brueys, à laquelle se trouve jointe

la division du citoyen Perrée, vient d'entrer en rade. Cette escadre se trouve composée de 21 bâtiments, dont 11 vaisseaux, 6 français et 5 vénitiens; le surplus de frégates et corvettes tant françaises que vénitiennes. Par le premier courrier, je vous ferai part de toutes les dispositions que j'aurai prises avec le général Brueys, tant pour les réparations de ses vaisseaux et pour leur ravitaillement que pour la répartition à établir des troupes qui doivent s'embarquer à bord comme passagères et dont l'aperçu, pour le seul port de Toulon, d'après une note qui m'a été remise, est de 10 000 hommes et de 300 chevaux, indépendamment d'objets très-considérables d'artillerie. A Marseille, il s'embarquera 5 000 hommes et 200 chevaux. J'ai fait fréter les bâtiments nécessaires pour cet objet. A Nice et à Antibes, on prépare des transports pour 2 000 hommes et une très-grande quantité d'effets d'artillerie, de campement et de siége. J'ai également fait fréter un nombre de bâtiments suffisant pour cet objet.....

« *P.-S.* J'apprends à l'instant que deux des vaisseaux vénitiens ont des voies d'eau considérables qui ne leur permettraient pas de reprendre la mer. Cet inconvénient, auquel on ne peut remédier à l'instant, va nous contrarier dans la répartition des troupes passagères. Nous ferons, au reste, tout pour le mieux, et avec un zèle constant et éprouvé nous parviendrons à surmonter tous les obstacles. »

La Méditerrannée, comme on l'a vu par les lettres qui précèdent, avait été presque complétement évacuée par les Anglais, mais les préparatifs de l'expédition qui s'organisait à Toulon pouvaient les ramener en force devant ce port. Le ministre de la marine écrivit en conséquence, le 17 avril 1798, au vice-amiral Truguet, ambassadeur de la république à Madrid :

« Le Directoire exécutif, citoyen ambassadeur, s'occupe

d'une expédition dont il importe essentiellement que l'exécution ne puisse être contrariée. Un des moyens les plus propres à remplir cet objet, c'est de retenir sur Cadix l'armée anglaise de l'amiral Jervis par la présence continuelle des forces espagnoles existantes en ce port. Je vous invite en conséquence à faire auprès du gouvernement espagnol les démarches les plus pressantes et à l'engager à ordonner que, sans sortir de Cadix, l'armée espagnole fasse des dispositions telles que les Anglais ne quittent point la position qu'ils ont conservée jusqu'à présent. Du succès de cette négociation, citoyen ambassadeur, peut dépendre celui de l'expédition projetée. Je n'ai pas besoin d'exciter par d'autres motifs votre zèle et votre dévouement à la chose publique. »

Une activité extraordinaire avait réellement présidé aux préparatifs de cette expédition sur laquelle le Directoire avait compté pour faire diversion aux préoccupations de l'opinion publique encore émue du coup d'État de fructidor. Dès le 11 février 1798, le commandant des armes et l'ordonnateur de la marine à Toulon, les sieurs Vence et Najac, avaient rendu compte au ministre des dispositions qu'ils prenaient pour ajouter une nouvelle division à l'escadre attendue de Corfou.

« Nous avons reçu hier, écrivaient-ils d'un commun accord, la dépêche que vous nous avez adressée le 14 pluviôse (2 février 1798) concernant l'armement accéléré de 5 vaisseaux, et nous nous empressons de vous rendre compte des mesures que nous avons concertées pour préparer l'exécution prochaine des ordres du gouvernement et détruire tous les obstacles qui pourraient en ralentir l'effet. Les cinq vaisseaux qui devront composer cette division sont *le Guerrier*, *le Timoléon*, *le Peuple Souverain*, tous les trois de 74, en petite rade, *l'Orient* de 120, à la chaîne neuve et *le Franklin*, vaisseau neuf de 80 qu'on achève de doubler aujourd'hui et qui entrera demain en

armement. Il ne restera que *le Spartiate* de 74, dont la construction est à peu près terminée et qui ira à la mâture dans les premiers jours de la décade prochaine.

« Toutes les dispositions sont prises pour que la mise en rade de *l'Orient* et du *Franklin* n'éprouve aucun retard. Leur gréement est prêt et sera bientôt mis en place; les magasins du port sont en état de pourvoir à leur approvisionnement, mais nous appréhendons d'éprouver quelque retard dans la composition de l'artillerie du *Franklin*. Il faut 19 canons de 36 et 30 de 24. Il est très-instant que vous avisiez aux moyens de couvrir sans nul délai ce déficit. L'ordonnateur vous prie derechef d'inviter le ministre de la guerre à donner les ordres les plus positifs pour que le directeur de l'artillerie de cette place cède à la marine le nombre de canons de ces deux calibres qui nous est absolument nécessaire, sauf à les remplacer des premiers qui nous parviendront pour le service de nos vaisseaux.

« Le retard apporté dans l'exécution des marchés passés à Paris par lès administrateurs généraux des vivres pour l'approvisionnement des ports et sur lesquels nous fondions nos espérances, met l'ordonnateur dans l'alternative également pénible, ou de ne pouvoir procurer de lard salé aux vaisseaux ou d'en acheter dans les places de commerce à des prix excessifs et de n'en pouvoir réunir que des quantités bien inférieures à nos besoins.... Au surplus, ce manque de salaisons ne s'opposera pas au départ des vaisseaux. L'ordonnateur *y fera suppléer par de la morue* ou autres comestibles.

« Les difficultés que nous éprouvons dans la composition des équipages de nos vaisseaux sont telles que notre zèle et toutes les mesures que nous avons prises pour accélérer les levées n'ont encore pu produire que fort peu de marins. Cette classe d'hommes est inaccessible au sentiment de l'honneur et du devoir dans les ports de l'Ouest

et particulièrement dans ceux de Martigues, Arles, Cette, Agde et Narbonne....... Nous avons écrit en commun aux commandants des divisions militaires, et nous les invitons à mettre à la disposition des agents de la marine des détachements de troupes pour les soutenir et les seconder dans leurs opérations et dans l'exécution des mesures ordonnées par la loi du 24 brumaire concernant les déserteurs et les fuyards de la réquisition. »

Malgré tous les efforts des autorités maritimes de Toulon, il fut impossible de compléter les équipages de l'escadre, et le 6 mai 1798 l'ordonnateur de la marine écrivait au ministre, en lui adressant l'état des vaisseaux, frégates et autres bâtiments composant l'expédition :

« Vous remarquerez sans doute dans cet état un déficit assez considérable en *gens de mer*..... Les mesures que je ne cesse de prendre pour ramener les fuyards et les déserteurs en procureront encore quelques-uns d'ici au départ de l'escadre. Les troupes formant la garnison des vaisseaux et les troupes passagères offrent aussi une ressource qui est très-précieuse dans les circonstances actuelles. Il est au surplus une observation que je dois faire et qui me paraît rassurante; c'est que, *lorsqu'au mois de ventôse an* 3 (*14 mars* 1795) *le vaisseau de la République* le Çà-Ira *rendit dans la Méditerranée un combat contre six vaissaux de guerre anglais, il n'avait à son bord que* 187 *matelots et* 496 *soldats*. Le combat dura deux jours. Ce vaisseau succomba coulant bas d'eau, mais après une défense intrépide. Tous les vaisseaux de l'escadre aux ordres du vice-amiral Brueys ont, respectivement à leur rang, un nombre de matelots égal au moins à celui du *Çà-Ira* qui était de 80 canons, et ils auront en outre un nombre plus considérable de troupes...... »

ÉTAT des vaisseaux, frégates et autres bâtiments composant l'expédition.

Noms des bâtiments.	Artillerie.	Équipage effectif.	Équipage réglementaire.	Troupes passagères.
VAISSEAUX.				
Orient,	120 canons.	850	1 130	850
Guillaume-Tell,	80	800	866	650
Franklin,	80	650	866	650
Tonnant,	80	730	866	650
Spartiate,	74	550	706	550
Aquilon,	74	600	706	550
Généreux,	74	600	706	550
Timoléon,	74	500	706	550
Heureux,	74	600	706	550
Guerrier,	74	620	706	550
Peuple-Souverain,	74	670	706	550
Mercure,	74	600	706	550
Conquérant,	74 de 18 et de 12.	200	600	650
FRÉGATES.				
Justice,	40 de 18.	220	340	250
Diane,	40 de id.	200	340	250
Junon,	40 de id.	200	340	250
Artémise,	40 de 12.	180	282	230
Alceste,	36 de id.	270	270	»
Sérieuse,	36 de id.	270	270	»
Badine,	30 de id.	190	190	»
BATIMENTS ARMÉS EN FLUTE.				
VAISSEAUX.				
Le Dubois,	64	180	180	750
Le Causse, servant d'hôpital.	70	180	180	»
FRÉGATES.				
La Sensible,	36	120	120	500
La Courageuse,	36	120	120	»
Le Carrère,	36	120	120	500
Le Muiron,	36	120	120	500
Le Léoben,	36	120	120	500
Le Mantoue,	30	100	100	400
Le Montenotte,	30	100	100	400

BATIMENTS LÉGERS.

Noms des bâtiments.	Artillerie.	Équipage effectif.	Équipage reglementaire.	Troupes passagères.
Six bricks ou avisos, de 10 à 18.		490	560	»
Quatre bombardes, 4 mortiers de 12 pouces.		160	200	400
Six tartanes canonnières, 12 canons, 6 mortiers de 5 pouces.		240	280	300
Six chaloupes canonnières, 7 canons, 1 mortier.		160	210	»
36 tartanes,	»	300	300	» (1)
7 transports	»	107	110	»
40 id. à Marseille,	»	488	488	5,000
14 tartanes, id.	»	132	132	» (2)
22 transports, à Nice et Antibes,	»	170	170	2,000
Totaux.	»	12,907	»	20,080 (3)

(1) 700 chevaux.
(2) 250 id.
(3) Total, 952 chevaux.

Comme on le verra par la suite de cette correspondance, malgré le déficit regrettable des gens de mer, l'escadre de Brueys, tant qu'elle conserva ses troupes passagères, était dans d'excellentes conditions de combat et peut-être doit-on regretter qu'elle n'ait pas alors rencontré l'escadre de Nelson; mais lorsqu'il ne lui resta plus que ses équipages dans le cadre desquels on avait fait entrer, sans pouvoir à beaucoup près les compléter, le rebut des dépôts et des régiments, elle se trouva, sous ce rapport du moins, bien inférieure aux premiers armements faits par la République. Nous nous permettons de signaler ce point essentiel à l'attention de tous les marins. En aucun temps, ni sous Louis XIV, ni sous Louis XV, ni sous Louis XVI, ni sous la République ou l'Empire, il n'est sorti de nos ports une seule flotte où les soldats n'aient été appelés dans une large proportion à combler le déficit

des matelots. Les temps de guerre ont des nécessités qu'il faut savoir subir, et les Anglais qui embarquaient sur leurs vaisseaux des Grecs, des Polonais, des Hongrois et jusqu'à des Français, avaient, comme nous, leurs difficultés; mais ce qui importe, c'est que la flotte n'hérite pas du rebut de l'armée, et qu'on ne nous donne pas seulement des soldats isolés pour compléter nos équipages, mais bien des fractions de corps ayant conservé leur esprit militaire et leur organisation. Nous sommes habitués à demander au recrutement le moyen de suppléer au déficit de notre inscription maritime. La présence de soldats à bord de nos bâtiments n'a donc rien qui puisse nous gêner ou nous surprendre, pourvu que ces soldats se plient dès le premier jour aux exigences de notre discipline et sachent se résigner, comme ils le doivent, au rôle d'auxiliaires.

Mais continuons à suivre pas à pas, les documents contemporains et officiels à la main, cette mémorable expédition qui allait planter notre drapeau sur les rivages où l'Angleterre s'attendait le moins à le voir flotter.

Le 10 mai 1798, l'ordonnateur de la marine annonçait dans les termes suivants l'arrivée du général Bonaparte à Toulon :

« Le général Bonaparte est arrivé hier ici sur les huit heures. Son projet est de partir dans deux jours. Les troupes sont presque toutes embarquées; le nombre s'en élèvera à plus de 12 000. Les chevaux, au nombre de près de 500, seront mis à bord aujourd'hui.. Les convois de Gênes et de Marseille sont attendus. Les vents sont favorables pour le premier de ces convois, qui vraisemblablement ne tardera point à paraître..... »

Les Anglais cependant s'étaient décidés à détacher de la flotte de Jervis trois vaisseaux, quatre frégates et une corvette, qui entrèrent dans la Méditerranée sous les ordres du contre-amiral Nelson. Le brick *le Lodi*, que com-

mandait le lieutenant de vaisseau Sénéquier, posté en observation à l'ouvert du détroit de Gibraltar, aperçut cette division près de l'île d'Alboran, le 4 mai 1798, à minuit, et la retrouva sous le cap Sacratif le 6 mai. L'avis de cette rencontre, que le capitaine Sénéquier s'empressa de transmettre au ministre par la voie de Carthagène, ne pouvait manquer d'imprimer une nouvelle activité aux préparatifs de départ de l'expédition. Mais bientôt de nouveaux renseignements vinrent porter le trouble dans l'esprit du Directoire. Ce n'était plus seulement la division de l'amiral Nelson qui était entrée dans la Méditerranée, c'étaient les onze vaisseaux du capitaine Troubridge qui allaient la rejoindre. Le ministre qui venait de succéder au vice-amiral Pléville le Pelley, l'infatigable et ardent vice-amiral Bruix, adressa de nouvelles instances au vice-amiral Truguet pour qu'il obtînt du cabinet espagnol que la flotte de Cadix sortît enfin de son apathie.

« Mon prédécesseur, lui écrivait-il le 16 mai 1798, vous avait fait connaître le 28 germinal dernier (17 avril 1798) que le Directoire exécutif, pour assurer le succès d'une expédition qu'il avait ordonnée, désirait que l'armée navale espagnole restât à Cadix, afin de contenir par sa présence l'escadre de l'amiral Jervis stationnée devant ce port. J'ai vu par votre réponse du 11 floréal (30 avril 1798) que le ministère espagnol s'est prêté volontiers aux vues du Directoire, et qu'il a été donné sur-le-champ des ordres en conséquence au général Mazarredo. Mais aujourd'hui les circonstances ne sont plus les mêmes. Il paraît constant, d'après des avis que je viens de recevoir, qu'une portion de l'escadre anglaise est entrée dans la Méditerranée, que 22 bâtiments de guerre ont passé à vue de Minorque. Probablement l'amiral Jervis, informé du prochain départ de l'armée de la Méditerranée, se sera décidé à partager ses vaisseaux et n'en aura laissé devant Cadix qu'un petit

nombre pour continuer le blocus de cette place, au moins en apparence. Dans cet état de choses, l'escadre espagnole devient extrêmement utile sans courir le danger de se compromettre, puisqu'elle ne peut plus trouver dans l'Océan ni dans la Méditerranée que des forces très-inférieures aux siennes, et son inertie laisserait les Anglais maîtres absolus de ces deux mers. Si donc le ministère espagnol est informé par des avis certains que l'amiral Jervis ait pris cette mesure et qu'il ait acquis la certitude que les vaisseaux ennemis qui sont entrés dans la Méditerranée faisaient partie de son escadre, le Directoire désire vivement que le général Mazarredo sorte le plus promptement possible. Il n'est pas probable que les forces restées devant Cadix se mesurent avec les siennes ou puissent leur résister. Il pourra donc passer facilement le détroit, et l'escadre anglaise, dont l'objet est d'attaquer le vice-amiral Brueys ou de bloquer Toulon, se trouvera nécessairement entre deux feux, sans ports de relâche, très-éloignée de Gibraltar et hors d'état de recevoir des secours. Les Espagnols peuvent dans cette circonstance détruire en détail une escadre nombreuse, réparer une partie des pertes qu'ils ont essuyées et donner à nos vaisseaux la possibilité de remplir la mission à laquelle ils sont destinés.

« Je ne m'étendrai pas davantage avec vous, citoyen ambassadeur, sur la nécessité de cette mesure. Vous sentez l'influence qu'elle peut et doit avoir sur les opérations présentes et à venir. Vous jugerez aussi qu'elle doit être exécutée avec la plus grande célérité, de manière à ce que les Anglais n'aient pas le temps d'envoyer des renforts à l'amiral Jervis et de réunir à l'ouvert de Cadix et dans la Méditerranée des moyens suffisants pour paralyser à la fois nos forces et celles de nos alliés. Je vous prie de vouloir bien vous occuper sur-le-champ de cette négociation, et de m'en faire connaître le résultat par le

courrier extraordinaire que le Directoire m'a donné l'ordre de vous expédier.

« *P.-S.* (De la main du ministre.) Notre escadre, mon cher Truguet, était encore à Toulon le 19 floréal (8 mai 1798) et, d'après les dépêches de Brueys, je ne pense pas qu'elle puisse appareiller avant les derniers jours du mois. Le gouvernement n'a donné aucun contre-ordre au général Bonaparte, *mais il est très-possible que les nouvelles que je vous transmets déterminent ce général à suspendre son départ.* Si vous pouviez déterminer promptement les Espagnols, dans la supposition qu'en effet Jervis eût divisé ses forces, vous sentez, comme moi, toutes les facilités que vous donneriez par là à notre armée pour remplir son importante mission. Si vous n'étiez pas là, je frémirais de la proposition que le Directoire vous charge de faire aux Espagnols, mais je suis bien assuré que leurs dispositions, soit qu'ils sortent, soit qu'ils restent dans leurs ports, tourneront entièrement à l'avantage des deux nations, s'ils se conduisent exactement d'après vos vues et les conseils que vous leur donnerez. »

On aura remarqué que, dans cette lettre, le ministre donne au commandant de l'escadre de Toulon le titre de vice-amiral. Brueys avait obtenu ce grade depuis un mois environ....

« On a sans doute voulu doubler la récompense, écrivait-il le 18 avril 1798 au général Bonaparte, en me la faisant parvenir par votre bouche, et ce que je trouve de plus flatteur dans ce bienfait, c'est la certitude de vous en être entièrement redevable. Veuillez donc bien, en recevant mes remercîments, me permettre d'y joindre l'engagement sacré de mettre tout en usage pour qu'on ne puisse qu'applaudir à votre choix. »

L'amiral Bruix avait mal jugé le général Bonaparte quand il avait supposé que la présence d'une flotte anglaise dans la Méditerranée pourrait le déterminer à dif-

férer son départ. Le général Bonaparte n'était point homme à s'arrêter devant une chance qu'il avait dû prévoir. Il savait que l'expédition d'Égypte différée serait devenue une expédition impossible, et les avis qui lui furent transmis ne firent que hâter l'accomplissement de ses grands desseins. Le 18 mai 1798, le commandant des armes au port de Toulon, M. Vence, écrivit au ministre de la marine :

« L'armée navale aux ordres du vice-amiral Brueys n'attendant que le temps favorable pour appareiller, je ne puis vous rendre à cet égard un compte tel que je le désirais, puisque j'ignore moi-même les mouvements et détails relatifs aux bâtiments qui la composent. En conséquence, je me borne à vous annoncer la sortie de l'escadre légère commandée par le contre-amiral Decrès, consistant en quatre frégates, *la Diane*, *la Justice*, *la Junon*, et *le Corcyre*, actuellement en croisière en dehors de la rade, jusqu'à ce que l'armée et le convoi puissent effectuer leur départ qui ne peut avoir lieu, à cause du vent contraire. Les vigies ont signalé hier quatre bâtiments ennemis, mais il paraît certain qu'elles se sont trompées dans ces signaux, d'après l'avis que le consul espagnol vient de donner au commandant de la place qu'il doit arriver en ce port quatre frégates espagnoles venant de l'île de Minorque sous les ordres du capitaine de vaisseau O'Neil qui monte *la Pomone*.

« L'aviso *le Chien de chasse* que j'avais expédié pour porter des fonds à Bastia a mouillé hier en cette rade, ayant à bord environ 50 marins ou réquisitionnaires qui ont été versés sur le vaisseau *l'Orient*. »

Le lendemain, 19 mai 1798, l'escadre française tout entière suivait la division légère du contre-amiral Decrès, et l'ordonnateur de la marine, M. Najac, annonçait son départ au ministre de la marine.

« Les vents d'ouest qui ont repris hier dans la journée,

écrivait M. Najac, ont permis à l'escadre aux ordres du général Brueys de mettre à la voile.

« Cette escadre est composée de :

13 vaisseaux,
6 frégates,
24 bâtiments légers,
9 bâtiments armés en flûte dont 2 vaisseaux vénitiens et 4 frégates,
125 transports.

« Total, 177 navires.

« Le départ de plusieurs vaisseaux et particulièrement celui du commandant a été retardé par la frégate *le Carrère* qui a échoué en appareillant. Il était 8 heures du soir, lorsque le vaisseau *l'Orient* a quitté le mouillage. La frégate n'a point pu partir. On s'occupe de lui donner tous les secours dont elle a besoin pour la mettre à même de suivre l'escadre.....

« Il est indispensable que les fonds que j'ai demandés soient de suite mis à la disposition du port. La caisse est dans un dénûment absolu. Les avances qu'il a fallu donner pour la nourriture des passagers, les payements considérables qu'a entraînés l'armement, les fonds que la commission a embarqués pour subvenir aux dépenses ultérieures de l'expédition ont entièrement épuisé ceux qui existaient dans la caisse. Il n'y reste pas un écu et j'ai dans ce moment à faire payer les ouvriers, les officiers civils et militaires dont les salaires sont arriérés de plusieurs mois et à acquitter des créances très-nombreuses dont les payements ne peuvent être retardés, et une seconde expédition à préparer. Ma position devient par là aussi pénible qu'embarrassante. Je ne doute pas, citoyen ministre, que vous ne la preniez en considération. Le succès de cette seconde expédition qui doit être le

complément de la première tient absolument aux mesures qui seront prises pour faire passer sans délai des fonds ici, et vous jugerez facilement que pas un moment n'est à perdre pour cela. »

Il n'y eut point sous la République, non plus que sous l'Empire, de grande expédition qui ne s'organisât avec cette déplorable pénurie de ressources. On s'explique aisément, quand on retrouve pour ainsi dire dans chaque dépêche des fonctionnaires de la marine la trace de leurs embarras financiers, les misérables armements qui sortaient alors de nos ports. L'argent est le nerf de la guerre, de la guerre maritime surtout qui en exige beaucoup et qui ne peut, comme la guerre continentale, se nourrir aux dépens de l'ennemi. Les ministres, cédant à des sollicitations qui n'étaient que trop légitimes, envoyaient quelquefois dans les ports une partie des fonds demandés. Le plus souvent, ils n'y faisaient parvenir que des exhortations ou des promesses. Cette fois pourtant le ministre paraît avoir pris des mesures sérieuses pour satisfaire aux réclamations de l'ordonnateur. Le 2 juin 1798, il lui écrivit :

« J'ai reçu, citoyen, votre lettre du 30 floréal dernier (19 mai 1798) par laquelle vous m'annoncez le départ de l'escadre aux ordres du général Brueys. Je vois par l'ordre que le général Bonaparte vous a donné le 23 floréal (12 mai 1798) que vous devez armer les deux vaisseaux vénitiens qui se trouvent à Toulon, deux vieilles frégates et 12 avisos destinés à entretenir des communications fréquentes avec l'expédition. Vous avez vu par ma correspondance sous le timbre *fonds* les mesures que j'ai prises pour vous mettre en état de subvenir aux dépenses de ces armements extraordinaires. Je veillerai particulièrement à ce que cet important objet puisse être rempli. »

La lettre suivante de l'ordonnateur de la marine expose

avec une grande netteté les difficultés de tout genre qu'il avait fallu surmonter pour mettre en mer une expédition aussi considérable que celle qui venait de faire voile pour l'Égypte.

« .... Il a fallu, citoyen ministre, écrivait M. Najac, faire plus que le possible. Vous en jugerez par le compte précis et fidèle que je vais vous en rendre :

« J'étais à peine arrivé à Paris, lorsqu'au mois de pluviôse dernier (janvier 1798) je reçus l'ordre de revenir à Toulon pour y armer une division de six vaisseaux. A mon retour en ce port, je retrouvai les magasins entièrement dénués de munitions et de vivres. L'incertitude des marchés passés à Paris pour fourniture de divers objets d'approvisionnements et de subsistance ne me permettait guère de compter sur ces secours pour combler le déficit. L'expérience m'a depuis démontré combien mes appréhensions étaient fondées. La plupart de ces traités sont demeurés sans exécution; aucun n'a été complétement rempli. Je me suis donc vu, citoyen ministre, en quelque sorte abandonné à mes seules ressources dans le moment où j'avais non-seulement à pourvoir à l'armement de la division de six vaisseaux, mais encore à tout préparer pour le retour de l'escadre aux ordres du vice-amiral Brueys, en cas que ce retour eût lieu, ce qui alors était incertain. Je passai, sans plus différer, de nouveaux marchés pour des chanvres, des toiles à voiles, des brais, des goudrons, des bois, des blés, des salaisons, et je pris toutes les précautions nécessaires pour en garantir l'exécution ponctuelle. Je ne me bornai pas à cette mesure; je fis plus, j'expédiai secrètement dans les principales places de commerce des agents probes et instruits pour y négocier comme simples particuliers divers achats de denrées et matières, avec ordre d'en accélérer l'expédition. Je fis fabriquer sans relâche, tant à la boulangerie du port que dans toutes les communes à 15 lieues à la

ronde, une immense quantité de biscuit. Je semblais pressentir alors les grandes opérations dont le port de Toulon allait devenir le théâtre.

« Quoique l'extrême insuffisance des fonds disponibles, la rareté des marchandises assorties dans un pays sans manufactures et sans commerce contrariassent tous mes projets, les approvisionnements n'étaient cependant en quelque sorte que l'objet secondaire de ma sollicitude. L'appel des marins au service la fixait tout entière. L'arrondissement de Toulon, grand en étendue, mais très-faible en population maritime, présentait de nombreux obstacles à vaincre avant de pouvoir réunir le nombre d'hommes nécessaire à l'armement de nos six vaisseaux. Je donnai aux commissaires de l'inscription maritime les ordres les plus pressants; je leur traçai la ligne de leurs devoirs par des instructions précises; j'invitai à les seconder les municipalités, les commissaires du Directoire, les commandants de la force armée, et, pour assurer le succès de cette mesure générale, j'accompagnai mes dépêches d'envois de fonds suffisants pour payer à chaque marin levé un mois d'avance et la conduite. L'insubordination invétérée des gens de mer dans la plupart des quartiers de l'Ouest, leur aversion prononcée pour le service, rendant presque nuls les efforts des commissaires de l'inscription maritime, d'ailleurs faiblement secondés par les autorités locales, je confiai à un officier d'administration du port, ferme, actif et énergique la mission de parcourir l'arrondissement pour y ranimer et soutenir le zèle des uns, stimuler celui des autres et les faire tous unanimement concourir à l'exécution des ordres du gouvernement. Enfin, après avoir déployé tous les moyens de rigueur autorisés par les lois, les marins de l'Ouest se sont rendus en partie dans ce port. Il reste encore beaucoup de fuyards que l'on poursuit sans relâche.

«... C'est à travers des obstacles aussi multipliés que, puissamment secondé par mes collaborateurs, dont le zèle est au-dessus de tout éloge, je suis parvenu, dans le court espace de deux mois, à armer, équiper et approvisionner pour 90 jours de campagne six vaisseaux, dont un (*le Spartiate*), sortant des chantiers, avait encore toutes ses œuvres mortes à terminer... Nos six vaisseaux étaient en rade et en état de prendre la mer quand, le 11 germinal (31 mars 1798), parut l'escadre de l'Adriatique, forte de 24 bâtiments de guerre. J'avais autant que possible tout prévu d'avance pour son retour. Comme elle devait faire quarantaine, des dépôts de vivres avaient été formés dans les environs du Lazaret, à la portée des vaisseaux, et plus de 60 bâtiments de transport affrétés pour établir une communication continuelle et facile entre l'escadre et le port... Les ordres les plus pressants étaient donnés pour le réarmement de la flotte; elle avait des besoins immenses à satisfaire, beaucoup de pièces d'artillerie et autres objets à remettre dans le port avec lequel cependant elle ne pouvait communiquer... Il me fallait songer encore à l'armement d'un vaisseau, de deux frégates en flûte, de six canonnières et d'un nombre considérable de transports, tant pour chevaux que pour objets d'artillerie, de subsistance et d'hôpitaux. J'avais à donner aussi mes soins à la construction de deux embarcations portant chacune un canon de 12 et terminées dans l'espace de 15 jours, et enfin à celle d'une corvette portant du 24. Je faisais en même temps armer à Marseille quatre bombardes, six tartanes-canonnières, et des bâtiments pour l'embarquement de 5 000 hommes de troupes. Un armement semblable avait lieu dans les ports de Nice et d'Antibes, pour 2000 hommes et beaucoup d'attirail de guerre. J'avais de plus à pourvoir en ce port à l'avitaillement pour deux mois de 12 à 13 000 hommes de troupes qui devaient être ré-

partis sur tous les bâtiments de l'armée... Dans l'espace d'un mois et demi, tous les travaux ont été terminés, tous les vaisseaux ont été ravitaillés et approvisionnés, le vaisseau *le Mercure*, abattu en carène pendant la quarantaine, réarmé sans entrer dans le port. Deux vaisseaux vénitiens ont également été remis en état de suivre l'armée. Il est peu d'exemples d'une aussi étonnante activité, dans un temps surtout où les faibles moyens du port, presque entièrement épuisés, semblaient ne pouvoir suffire à un service aussi étendu...

« Si, par le départ de l'armée, le port n'a plus à subvenir à la subsistance journalière de 30 000 hommes, l'exécution accélérée des nouveaux armements ordonnés par le général en chef réclame de puissants secours que je suis loin d'avoir à ma disposition. Nos magasins sont absolument dénués de cordages, de chanvres, de toiles à voiles, de merrains, de fer feuillard et autres munitions navales de toute espèce. La direction des vivres est dans une disette absolue de blé, de farine, de biscuit, de salaisons, de vin, de légumes et autres denrées. L'état de la caisse n'est nullement propre à rassurer mes alarmes sur les suites inévitables de la disette générale à laquelle nous ont réduits les efforts inouïs qu'il a fallu faire pour armer une flotte aussi considérable. »

Les autorités maritimes de Toulon avaient sujet de s'applaudir du résultat réellement merveilleux obtenu par leurs efforts. Qu'est-ce, au prix de ces armements entravés par tant d'obstacles, que l'équipement d'une expédition navale aujourd'hui? Mais, sans qu'il faille appréhender le retour de pareilles épreuves, on ne doit pas cependant perdre de vue que la guerre maritime, par cela seul qu'elle aurait pour premier effet de tarir une des sources les plus importantes de la richesse publique, pourrait bien mettre nos administrateurs aux prises avec quelques-unes des difficultés dont leurs pré-

décesseurs ne triomphèrent en 1798 comme en 1804 que par de véritables prodiges d'industrie et d'activité. Il n'est donc pas sans intérêt de détourner un instant les yeux du côté héroïque de la guerre pour en étudier le côté financier. Quand il faut vivre d'expédients, on ne saurait refuser son estime à l'administrateur qui découvre et emploie les expédients les plus ingénieux. Cependant, en mainte occasion, le devoir du patriotisme est plutôt dans un courageux aveu d'impuissance que dans un zèle trop aventureux s'exerçant au détriment des chefs et des marins destinés à monter des *vaisseaux impossibles*. Nous sommes très-sérieusement partisans des grandes flottes de préférence aux petites escadres, mais c'est à la condition que ces flottes ne perdront pas en qualité ce qu'on leur aura fait gagner en quantité. En un mot, nous pensons qu'il faut sagement et sans entraînement irréfléchi apprécier ses ressources et ne jamais s'exposer à mettre en mer des vaisseaux inférieurs à ceux de l'ennemi.

L'escadre partie, le commandant des armes en informe, ainsi que l'avait fait l'ordonnateur, le ministre de la marine, et sa lettre nous montre une fois de plus avec quelle rigueur le secret de l'expédition avait été gardé. « Je dois vous observer, citoyen ministre, écrivait-il, le 20 mai 1798, que je ne connais pas plus les mouvements et détails relatifs à l'escadre que si elle n'appartenait point à la République. »

Les premières nouvelles qu'on reçut de l'expédition sont datées du 23 mai 1798, à la hauteur du cap Corse. L'ordonnateur des côtes de la Méditerranée, adjoint à l'expédition, M. Le Roy, écrivit à cette date au ministre : « La navigation de l'escadre ne m'offre aucuns détails particuliers à vous offrir que le dématement, le 2 prairial au soir (21 mai 1798), du petit mât de hune du vaisseau *le Franklin*. *Le Tonnant* a signalé ce matin quelque avarie dans un mât semblable. J'invite l'ordonnateur Najac

à vouloir bien faire préparer des mâtures de rechange, soit pour les avaries, soit pour les événements de guerre. Ce n'est pas, citoyen ministre, dans les premiers jours de navigation que l'on peut se permettre des observations de détail ; il faut laisser à chaque commandant le temps de procurer à son bâtiment l'ensemble particulier qui doit concourir à l'ensemble général. Le général Bonaparte désire que les opérations entamées à Marseille soient suivies avec activité. J'en écris encore à l'ordonnateur Najac. »

Nous avons vu dans quelles conditions s'effectuaient les armements de la République ; il est curieux de retrouver, dans la correspondance d'où les documents qui précèdent sont extraits, quelques détails somptuaires relatifs au séjour du général Bonaparte à Toulon, et à son embarquement sur le vaisseau qui portait le pavillon du vice-amiral Brueys.

« D'après la demande qui m'a été faite par le vice-amiral Brueys, écrivait, le 24 mai 1798, M. Najac, j'ai fait fournir tout ce qui pouvait être nécessaire pour loger d'une manière convenable le général en chef à bord du vaisseau *l'Orient.* J'ai fait fournir également toute espèce de provisions en comestibles, linge de table, argenterie, batterie de cuisine, conformément à deux états qui m'ont été envoyés par le vice-amiral Brueys... Je ne doute pas, citoyen ministre, que vous n'approuviez ce que j'ai fait à cet égard... Vous reconnaîtrez sûrement que la position dans laquelle s'est trouvé le général Brueys est susceptible d'être prise en considération. Cet officier est peu fortuné, et il a des dépenses immenses à faire. Le général Bonaparte, dans le séjour qu'il a fait ici, a désiré vivre particulièrement avec la citoyenne Bonaparte, plusieurs officiers généraux qu'il invitait, ses aides-de-camp, etc., et être même servi par ses gens. J'ai pensé qu'il convenait, sous tous les rapports, que je fisse fournir par *la direction des vivres* tout ce qui pouvait être nécessaire

à la table du général, ainsi que pour la nourriture de tous les gens attachés à son service, et ceux de sa suite. Je vous prie, citoyen ministre, de donner votre approbation à cette disposition. »

Le 24 mai, suivant un avis transmis au commandant des armes à Toulon par le vice-amiral Brueys, « la flotte française était à trois lieues du cap Corse, faisant route avec un bon vent de nord-ouest. Les convois de Corse et de Cività-Vecchia étaient attendus. »

Pendant que la flotte française cinglait paisiblement entre la Corse et la côte d'Italie, des avis multipliés signalaient de tous côtés des divisions anglaises. « C'est la quatrième lettre que j'ai l'honneur de vous adresser depuis mon départ de Toulon, écrivait le 16 mai 1798, de Carthagène le capitaine du brick *le Lodi*. Mon séjour sur cette rade est prolongé par l'apparition journalière de deux frégates ennemies et parfois celle d'un vaisseau de 50. Le général de la marine à Carthagène vient de recevoir une lettre qui lui certifie que l'amiral Nelson est parti de Gibraltar pour la Méditerranée avec 5 vaisseaux de 74, 4 de 80 et 1 de 108 canons..... Il a reçu une seconde lettre de Majorque qui lui dit qu'il y a une autre division sur ladite île de 2 vaisseaux, 2 frégates et 1 brick. Selon les apparences, il y a trois divisions anglaises dans la Méditerranée..... »

Les Anglais ont toujours eu l'avantage qu'on les crût plus nombreux qu'ils ne l'étaient en réalité. Le fantôme de leur puissance navale leur a rendu faciles des blocus qu'ils n'eussent pu maintenir si les imaginations frappées n'avaient considérablement exagéré leurs forces. Sans doute il ne faut négliger aucune information et il faut se garder de décourager les donneurs d'avis en exigeant d'eux qu'ils ne transmettent jamais que des renseignements dont ils puissent garantir la rigoureuse exactitude; mais il faut soigneusement passer au crible toutes ces

nouvelles qui viennent souvent jeter dans les esprits de dangereuses alarmes. Il faut, suivant l'énergique expression de l'Empereur, éviter de se *faire un tableau.* « La première qualité d'un chef, a écrit celui qui possédait à un si haut degré cette qualité éminente, est d'avoir une tête froide qui reçoive des impressions justes des objets, qui ne se laisse pas éblouir, enivrer par les bonnes ou mauvaises nouvelles. » Voilà pourquoi le départ de l'expédition d'Égypte n'avait point été suspendu malgré maint avis sinistre, et pourquoi la flotte de Brueys continuait tranquillement sa route sans dévier de l'itinéraire qui dès le premier jour lui avait été tracé. Il était naturel qu'à Toulon moins d'audace présidât aux résolutions des chefs investis d'une responsabilité qui n'était qu'une délégation de celle du ministre. La lettre du capitaine du brick *le Lodi* fit ajourner le départ d'un convoi déjà prêt à mettre à la voile. « Une lettre reçue hier de Carthagène, écrivait le 1er juin 1798 M. Najac, confirme de nouveau l'apparition d'une escadre anglaise dans la Méditerranée. Dans cet état de choses, j'ai pensé qu'il était prudent de différer au moins jusqu'aux premières nouvelles venant de l'armée le départ de la seconde expédition. Cette expédition, qui sera prête le 16 prairial (4 juin 1798), consiste en une quinzaine de bâtiments de transport qui auront à leur bord tous les objets d'artillerie et d'approvisionnements, ainsi que les hommes arrivés depuis le 30 floréal (19 mai 1798), jour que l'armée a mis à la voile..... Le commandant des armes, auquel j'ai fait part de mon opinion relativement au convoi, a été du même avis que moi. »

Si dans la Méditerranée on croyait à la présence de nombreuses divisions anglaises, à Cadix on s'imaginait avoir encore devant soi la presque totalité des forces de l'amiral Jervis. L'escadre espagnole s'y bornait à des démonstrations que notre ambassadeur s'estimait déjà fort heureux d'avoir obtenues. Tel est presque toujours l'effet

des coalitions. Il serait puéril d'attendre de ces alliés, la plupart du temps ennemis de la veille, une coopération bien ardente, un concours courageux et sincère. Que de fois nos alliés n'ont-ils servi qu'à nous inspirer une fausse confiance, cause première de nos plus cruelles défaites! Pendant que le Directoire exécutif se flattait d'une diversion qu'il avait instamment demandée, le ministre de la marine recevait la lettre suivante expédiée le 4 juin 1798 d'Aranjuez par le vice-amiral Truguet :

« Je profite d'un courrier extraordinaire qu'expédie le ministre d'État à l'ambassadeur de Sa Majesté Catholique à Paris pour vous instruire des dispositions prises par l'amiral Mazarredo, conformément aux instructions qui lui ont été envoyées. Un courrier de Cadix m'apprend que les mouvements de cet amiral sont tellement actifs et disposés pour une sortie, que tout le monde dans ce port paraît convaincu qu'une jonction va s'opérer entre notre escadre et celle des Espagnols, et que déjà même quelques négociants m'ont écrit pour m'offrir leurs services pour les fournitures à faire à notre armée navale. Il résulte de cette activité que si, contre toute attente et contre toutes mes combinaisons, nos vaisseaux s'approchent de Cadix, ils y trouveront une escadre toute prête à combattre avec eux, et que si, au contraire, notre expédition se dirige vers le Levant, elle aura *de moins* à vaincre l'escadre nombreuse que l'appareil menaçant de nos alliés retient constamment devant Cadix.

« Les nouvelles les plus récentes portent à 19 le nombre des vaisseaux anglais qui sont mouillés ou croisent devant ce port, et, d'après les rapports des vigies de la Méditerranée, l'amiral Nelson aurait une escadre de 17 vaisseaux à la poursuite de la nôtre; mais 13 vaisseaux de cette escadre étaient encore vers le détroit, cinglant à l'est, le 8 et le 9 prairial (27 et 28 mai 1798). Voilà donc 9 jours que notre escadre, si elle est sortie de Toulon le premier

de ce mois (20 mai), a d'avance sur celle des Anglais. Nous devons nous féliciter de la lenteur de ces derniers. Elle me paraît incroyable et je n'en puis encore deviner les motifs........ »

Les rapports alarmants continuaient cependant à se succéder. Le 12 juin 1798, l'ordonnateur de la marine à Toulon écrivait au ministre :

« Je vous rendais compte par le dernier courrier de l'apparition d'une escadre anglaise sur nos côtes. Le brick *le Lodi*, qui arrive aujourd'hui de croisière sur les côtes d'Espagne et de Gibraltar, rapporte en avoir eu connaissance. Elle est composée de 12 vaisseaux, 2 frégates et 1 brick. Il l'a rencontrée hier à 12 lieues de nos côtes faisant route à l'est 1/4 nord-est. Indépendamment de ce nombre, il paraît que deux autres divisions anglaises croisent dans la Méditerranée, l'une entre le cap Bon et la Sicile, l'autre depuis l'île Saint-Pierre, en Sardaigne, jusqu'à l'ouest de la Sicile. La réunion des forces navales ennemies dans nos mers paraît être, d'après les rapports les plus exacts, composée de 30 vaisseaux, et, en tout, de 45 voiles. Je n'ai pas eu de nouvelles de notre armée depuis le 9 de ce mois (28 mai 1798). Elle était, à cette époque, à 10 lieues au nord de la Sardaigne. J'ai expédié au général Bonaparte 6 avisos, depuis le 30 floréal (19 mai 1788), jour de son départ. Je me détermine à lui en expédier aujourd'hui deux autres. Ce sont deux coralines employées au service de la correspondance avec l'île de Corse. Ces bateaux sont bons voiliers et les seuls propres, au défaut de bâtiments légers, à remplir une mission aussi délicate...... L'un de ces deux bâtiments passera au nord de la Corse, côtoiera l'Italie, se rendra à Naples et successivement au phare de Messine où il prendra langue du consul sur les parages où il devra rencontrer notre armée. Le second traversera directement à l'ouest de la Corse, passera par les bouches de Bonifacio et ira prendre con-

naissance de l'île Maritimo, située à la pointe occidentale de la Sicile. De là, il côtoiera les côtes de cette île jusqu'à Girgenti, où il s'informera de la route qu'a dû tenir la flotte......

« Les trois vaisseaux vénitiens qui nous restent ici vont entrer en armement. Leur artillerie sera composée de la manière suivante :

« *Le Frontin* portera 26 canons de 24 à la première batterie, 26 de 12 à la seconde et 4 de 8 sur les gaillards. *Le Banel* sera armé de 26 canons de 18 à la première batterie, de 28 de 8 à la seconde et de 4 de 6 sur les gaillards. *Le Robert* aura 26 canons de 18 à la première, 28 de 8 à la seconde et 4 de 4 sur les gaillards. Il n'aurait pas été prudent de donner une artillerie plus forte à des vaisseaux d'un aussi faible échantillon, et n'ayant d'ailleurs que des qualités médiocres. Je donne les ordres les plus pressants dans tous les ports de la Méditerranée pour en faire arriver ici le peu de marins qui s'y trouvent. J'espère avec ce secours, réuni aux ressources que j'attends des arrondissements de Bordeaux et Bayonne, parvenir à armer ces vaisseaux.

« Un convoi composé de 26 gros navires, la plupart chargés de denrées et munitions précieuses, est sur rade entièrement équipé et prêt à mettre à la voile. J'aurais même, citoyen ministre, la satisfaction de vous annoncer son prochain départ, si l'apparition d'une flotte ennemie ne rendait également imprudente et hasardeuse la sortie de ces transports... »

Les dispositions prises par le ministre de la marine au reçu de ces dépêches sont empreintes d'une remarquable sagesse : « L'intention du Directoire, écrivait l'amiral Bruix au commandant des armes et à l'ordonnateur de la marine à Toulon, est que tout s'arme, se charge, se prépare à partir comme si l'ennemi ne donnait aucune inquiétude. Son intention est encore que vous vous déter-

miniez vous-mêmes à ordonner le départ d'après les nouvelles que vous recevrez du général en chef, et les renseignements que vous vous procurerez sur le nombre, les mouvements et la position des bâtiments anglais. *Il est impossible que je dirige d'ici votre conduite.* La marche des événements est trop rapide, et nos communications trop lentes. Calculez toutes les chances, et profitez du premier moment favorable qu'elles vous présenteront... »

Le ministre ne pouvait mieux faire que d'adopter cette large délégation de pouvoirs. Malgré la rapidité des communications que le télégraphe électrique établit aujourd'hui entre toutes les parties du territoire, la conduite de l'amiral Bruix, en cette circonstance, serait encore bonne à imiter; mais on comprend ce que peut devenir en pareille conjoncture la responsabilité d'un préfet maritime, et combien peu elle diffère de celle d'un commandant d'escadre.

Au milieu de ses graves préoccupations, l'amiral Bruix ne perdait cependant pas de vue l'escadre espagnole rassemblée à Cadix, et bien qu'il eût cessé d'attendre de sa part aucune diversion, il ne la jugeait pas cependant complétement inutile, puisqu'elle retenait devant ce port l'amiral Jervis et 17 vaisseaux anglais. Mais l'alliance de l'Espagne était fort chancelante, et pour peu que notre fortune vînt à changer sur le continent, nous pouvions bien voir changer aussi les dispositions de la cour de Madrid. L'amiral Bruix crut de son devoir de faire connaître au ministre des relations extérieures les soupçons que lui inspiraient certains renseignements qu'il avait reçus :

« Le consul de la République à Cadix, écrivit-il le 18 juillet 1798 à son collègue, m'informe que, depuis quelque temps, l'amiral Jervis envoie tous les jours des parlementaires dans ce port sous des prétextes on ne

peut pas plus frivoles en apparence, que des communications habituelles sont établies entre les escadres anglaise et espagnole. Dernièrement on a laissé descendre à terre un homme de la maison de Jervis, et il est resté quinze jours à Cadix avec la plus grande liberté, sans qu'on l'ait même empêché de prendre connaissance de la situation du port et des vaisseaux. Enfin les généraux se font mutuellement des présents et se témoignent des égards que l'état actuel de la guerre ne semble pas comporter. Je ne doute pas, mon cher collègue, qu'on ne vous ait également rendu compte de ces faits, et peut-être connaissez-vous le but véritable de la correspondance qui existe entre les généraux. Quoi qu'il en soit, il m'a paru d'autant plus nécessaire de fixer votre attention sur cet objet, que le consul de la République m'écrit que *le public en murmure et avec raison.* Je vous prie de vouloir bien me répondre à ma lettre de manière à fixer l'opinion que je dois prendre de cette conduite de nos alliés vis-à-vis de nos ennemis. »

L'anxiété du ministre était partagée par la France entière. On se demandait avec une inquiétude croissante ce que deviendrait le convoi qui emportait les glorieux soldats de l'armée d'Italie, s'il était rencontré par une escadre anglaise.

« Les marins, écrivait, le 25 juin, le consul général de la République à Gênes, ne doutent pas aujourd'hui que l'Anglais, qui sent la supériorité que lui donne la situation embarrassante de notre flotte et du convoi qu'elle doit protéger, ne fasse tout au monde pour l'atteindre et l'attaquer. Si le sort cette fois trompait le courage, si la cause des rois avait à s'appuyer d'un succès contre des hommes que la victoire n'a point encore abandonnés, il faut détourner les yeux et la pensée des suites d'un semblable événement. Naples et la Toscane n'ont pas même la politique de dissimuler leur joie, leurs vœux et leurs

espérances. Il n'y a pas jusqu'au pape qui a des conférences avec M. Windham... »

Enfin, le 28 juin 1798, une lettre du vice-consul de la République à la Spezzia, vint apporter au ministre de la marine la première nouvelle du débarquement de nos troupes dans l'île de Malte.

« Le capitaine Drascovitch, Ragusais, arrive à l'instant, écrivait ce vice-consul, et dépose ce qui suit :

« Le 9 juin, ce capitaine ayant, dans sa route, découvert Malte à 6 heures du soir, il aperçut au sud de l'île une vingtaine de bâtiments qui, le lendemain, à la pointe du jour, se convertirent en une flotte qui couvrait tous les alentours. Le 10, il reconnut que les Français faisaient plusieurs débarquements sur l'île, d'où il n'était éloigné que d'une portée de fusil. Se tenant toujours près du vaisseau sur lequel était Bonaparte, il était à même de voir tout ce qui se passait. En effet, il vit, après quatre heures d'un combat très-vif, sortir du port une felouque parlementaire qui se rendit à bord du général en chef et lui demanda dix jours pour capituler. Le général lui répondit qu'il ne lui accordait que 24 heures, et qu'en cas de refus, il passerait tout au fil de l'épée. La felouque rentra dans le port, et peu après elle revint pour prier qu'on donnât seulement trois jours, ce qui lui fut accordé. Le 12, on permit au capitaine ragusais de s'en aller. Jusqu'alors on le lui avait défendu. Au même instant, une felouque parlementaire sortit de Malte avec le pavillon blanc d'un côté, français au milieu et maltais sur la poupe. A peine la felouque arriva-t-elle à bord du général que l'on vit toute l'escadre pavoisée faisant une salve générale d'artillerie. Il paraît au capitaine ragusais que Malte n'est pas le seul objet des opérations des Français, et il dit qu'on entendra des nouvelles plus importantes dans les alentours de cette île. »

Le 11 juillet 1798, de nouveaux détails furent transmis

de Livourne et de Gênes à l'amiral Bruix. « Nos troupes avaient occupé Malte le 24 prairial (12 juin 1798). Le général Bonaparte avait laissé 4 000 Français dans cette île avec le général Vaubois. Il en était parti le 28 prairial (16 juin 1798) le jour même où l'amiral Nelson était sorti de la baie de Naples; mais l'amiral anglais avait été retenu pendant deux jours par les vents dans le golfe qu'il n'avait quitté que le 30 (18 juin 1798). »

La prise de Malte avait redoublé les méfiances du gouvernement napolitain : « L'horizon politique de ce pays, écrivait le 28 juillet 1798 le citoyen Sieyès, consul général de la République française dans les Deux-Siciles, est couvert de méphitisme et d'éléments de mort qui finiront par l'empoisonner. La tyrannie intérieure, la perfidie à notre égard s'y agitent avec les convulsions de la fureur et de la rage. Tout est disposé sur le pied de guerre. On enrôle jusqu'aux forçats. »

Ainsi, Bonaparte parti, toutes les puissances que le souvenir de ses récentes victoires avait contenues s'apprêtaient ouvertement à déserter notre alliance ou à jeter le masque de neutralité sous lequel s'étaient abritées jusqu'alors leurs intentions hostiles. En France, on considérait la route de l'Égypte comme déjà fermée à nos vaisseaux, et l'on n'osait plus donner suite à l'expédition des convois qu'on avait préparés à grands frais. « Je ne prévois pas, écrivait le 22 août 1798 le commandant des armes, que vous puissiez donner les ordres pour faire sortir la seconde division pour aller joindre le général Bonaparte. Les trois vaisseaux sont prêts et ont embarqué tout l'attirail de l'artillerie destiné pour cette expédition. On a fait visiter hier les vivres qui sont embarqués sur les transports; mais avec les chaleurs que nous essuyons, tout pourrait venir en pure perte. Si vous vous décidiez à ne plus avoir en vue cette seconde expédition, je pourrais faire débarquer ce qui peut encombrer les vaisseaux,

et je les ferais sortir pour protéger la Corse et nos côtes qui sont infestées de corsaires... »

Le ministre de la marine avait pris toutes les mesures possibles pour être exactement informé des mouvements de l'escadre anglaise. Il correspondait directement à cet effet avec les divers agents de la République sur la côte d'Italie, mais il lui fallait une sagacité peu commune pour démêler la vérité au milieu des rapports contradictoires et souvent étranges qui lui étaient transmis. Par une singularité qu'explique d'ailleurs l'activité de l'amiral Nelson qui se montrait partout et ne s'arrêtait nulle part, on avait des nouvelles beaucoup plus fréquentes de la flotte anglaise que de notre expédition. « Vous avez sans doute appris par les agents français sur les côtes d'Italie, écrivait au ministre, le 28 août 1798, M. Even, successeur par intérim de M. Najac, que les pilotes que l'amiral Nelson avait pris en passant au Phare dans les premiers jours de messidor (20 juin 1798), étaient de retour chez eux au commencement de thermidor (juillet 1798), et qu'ils avaient laissé l'escadre anglaise, au nombre de quatorze vaisseaux de ligne, à Syracuse, où elle était arrivée le 28 messidor (16 juillet 1798), et d'où elle est partie le 2 thermidor (20 juillet 1798) après s'être complètement ravitaillée, pour aller chercher la flotte française sur les côtes de Barbarie. Le citoyen Belleville, consul général à Gênes, qui m'a donné cette nouvelle, ajoute que Nelson a écrit à Naples qu'il avait été jusque devant le port d'Alexandrie, mais qu'en allant comme en revenant, il n'avait pu avoir aucune nouvelle de Bonaparte, de la flotte ni du convoi. »

Ce fut d'Hydra, et encore par une voie indirecte, que parvint le premier rapport sur le débarquement des troupes françaises en Égypte.

Le capitaine Manoli Générali, commandant la polacre *la Madona*, déclara, le 3 septembre 1798, au bureau de

la santé du port de Nice, « que plusieurs bâtiments grecs arrivés à Hydra avaient rapporté que l'escadre française et le convoi avaient débarqué leurs troupes à la Tour des Arabes, à l'Est du vieux port d'Alexandrie... »

L'escadre française avait en effet accompli sa tâche avec un bonheur inespéré. Si elle eût pu entrer dans le port d'Alexandrie, ou faire route pour Corfou, elle échappait à la poursuite des Anglais, et Nelson, méconnu, n'eût point survécu peut-être à l'injustice de ses compatriotes. Or la marine anglaise eût sans doute accompli de grandes choses sans l'amiral Nelson; elle n'eût point remporté de victoires foudroyantes comme celles d'Aboukir et de Trafalgar. De pareils succès ne sont réservés qu'au génie. Les extraits suivants de la correspondance de l'amiral Brueys avec le général Bonaparte montreront quel fatal concours de circonstances conduisit et retint notre flotte au mouillage d'Aboukir.

« 14 messidor an VI (2 juillet 1798). Devant Alexandrie.

« Recevez, mon général, mon compliment sur votre entrée en Égypte, dont la conquête est annoncée par la prise d'Alexandrie, ce qui est du plus heureux augure pour la suite de vos succès. Depuis mon arrivée dans cette rade, je n'ai pas perdu un instant pour sonder les différentes passes qui pouvaient nous assurer le mouillage dans le port Vieux. Tous les comptes qui m'ont été rendus jusqu'à présent ne sont pas satisfaisants, et l'interrogatoire que je viens de faire subir aux pilotes pratiques que vous m'avez envoyés ne dit rien de mieux, puisque, selon eux, il faut passer sur des fonds où il n'y a que quatre brasses et demie, ce qui fait vingt-deux pieds six pouces. Or nos plus petits vaisseaux de 74 tirent cette quantité d'eau, et ne peuvent par conséquent pas y entrer. Ce soir, j'aurai des renseignements plus certains, mais tout annonce que l'entrée des deux ports est impraticable

pour nos vaisseaux de guerre. La position où je suis n'est pas tenable, à cause de la qualité du fond qui est parsemé de roches, et je ne peux pas y attendre l'ennemi qui, avec des forces égales, détruirait toute l'armée en la prenant en détail, si *j'avais le malheur de l'attendre au mouillage.* Je ne vois pas, jusqu'à présent, d'autre endroit pour l'escadre que le mouillage de Béquier (d'Aboukir), qui assure au moins un abri contre les vents d'été, dont le fond est très-bon, et où je pourrais, à ce que je pense, prendre une position militaire qui me mettrait à même de résister à l'attaque de l'ennemi. Le plus tôt que je pourrais m'y rendre ne serait que le mieux, et alors je vous enverrais à Alexandrie, soit par le moyen des *djermes*, soit par des avisos, l'artillerie et les autres objets que j'ai à bord des vaisseaux.

« Il y a encore à bord des vaisseaux quelques troupes de débarquement qui n'ont pu être mises à terre, faute d'embarcations, leurs chaloupes et canots n'ayant pas reparu depuis le premier voyage. Il ont été retenus, à ce qu'on m'a dit, par le général Reynier, et j'imagine que c'est par votre ordre. Je vous envoie, ainsi que vous le désirez, le chef d'état-major, qui vous dira de vive voix ce que le temps ne me permet pas de vous détailler dans ma lettre. Je vous prie de me le renvoyer le plus tôt possible, et je me conformerai aux ordres que vous me ferez parvenir. L'ennemi pouvant paraître d'un moment à l'autre, et *étant obligé de le recevoir sous voiles*, il est urgent que les équipages rejoignent les vaisseaux, et, comme ils sont très-faibles, j'aurais besoin d'un renfort pris sur le convoi ou sur les flûtes vénitiennes, sauf à le renvoyer lorsque je serai en lieu de sûreté, une attaque au mouillage exigeant moins de monde qu'à la voile. Je suis extrêmement contrarié par ce défaut de mouillage. Mon chagrin serait au comble si cela devait être une raison de me séparer de vous, n'ayant d'autre désir que de suivre

votre sort, en quelque qualité que ce soit. Je vous prie d'être assuré que je serai toujours bien placé, pourvu que je sois placé auprès de vous; personne, j'ose vous l'assurer, ne vous étant plus sincèrement attaché. Ce sentiment est dû à l'homme qui a rendu de si grands services à la France, et vous y avez ajouté, par vos bontés, celui de la reconnaissance. »

« 18 messidor an VI (6 juillet 1798). Devant Alexandrie.

« Je vais appareiller pour me rendre au mouillage du Béquier (d'Aboukir), où je trouverai vraisemblablement quelqu'un qui m'indiquera où je dois débarquer les effets appartenant à l'armée de terre qui restent à bord. La majeure partie a été mise à Alexandrie. Je n'ai rien négligé pour trouver un passage qui pût permettre aux vaisseaux de ligne l'entrée dans le port Vieux. C'est un travail qui demande beaucoup de soins et de temps. La perte d'un vaisseau est trop considérable pour donner quelque chose au hasard, et jusqu'à présent il paraît qu'on ne peut entreprendre cette manœuvre sans courir les plus grands dangers. C'est l'avis de tous les officiers expérimentés que j'ai envoyés pour sonder. Le contre-amiral Villeneuve et le chef de division Casabianca regardent la chose comme impraticable, ou du moins bien dangereuse. Le capitaine de frégate Barré, commandant *l'Alceste*, et le citoyen Vidal, lieutenant de vaisseau, sont ceux qui m'ont, jusqu'à présent, donné le plus d'espérance. Je vous envoie copie de l'ordre que je leur ai délivré. Je vous prie de donner les vôtres pour qu'on leur fournisse à terre tous les secours qu'on pourra et tout ce qui est nécessaire pour mettre des balises, afin de marquer le canal par où les vaisseaux doivent passer pour se rendre dans le port. Lorsque je serai rendu au mouillage de Béquier (d'Aboukir), je vous rendrai compte des ressources qu'offre cette rade. Croyez, général, que mon

plus grand désir est de pouvoir seconder vos opérations, et de trouver des occasions de vous donner des preuves de mon sincère attachement et de ma vive reconnaissance.

« J'ai organisé la partie administrative du port d'Alexandrie, et, quant à ce qui concerne la partie militaire, vous avez auprès de vous deux chefs de division, bons officiers, qui pourront prendre dans les états-majors des bâtiments qui sont dans le port les officiers qu'ils croiront utiles pour seconder leurs travaux. Il me paraît que vous devez tenir fortement à avoir promptement les deux vaisseaux de Malte. Ils sont très-bons voiliers pour le combat, et leur peu de capacité offre l'avantage de pouvoir les faire entrer dans le port. *La partie des vivres est ce qu'il y a de plus pressant pour l'escadre.* On m'a rendu compte que, sur plusieurs vaisseaux, il ne restait plus que pour quinze jours de biscuit, qui est la partie essentielle. Nous avons des farines, mais les fours des vaisseaux ne peuvent faire qu'une petite quantité de pain. Il faut, en outre, du bois à brûler, qui commence à devenir très-rare... »

« 19 messidor an VI (7 juillet 1798). Devant Alexandrie.

« Il est deux heures après-midi et l'on m'apporte votre lettre d'hier. Vive la République! Il me paraît que tout va à merveille et que vous allez à la conquête de l'Égypte à pas de géant. Si les troupes ont beaucoup à souffrir, j'espère que, sous peu de jours, elles se trouveront bien dédommagées en quittant les sables brûlants du désert pour parcourir les bords du Nil. Je vous remercie de la précaution que vous avez prise de m'envoyer au Béquier (à Aboukir) des officiers du génie et de l'artillerie. Je me concerterai avec eux aussitôt après avoir mouillé, et si nous sommes assez heureux pour trouver à terre une position qui puisse protéger les deux têtes de ma ligne, je

me regarde comme inexpugnable, du moins pendant tout l'été et même l'automne. Je serai alors d'autant plus satisfait que je pourrai appareiller quand bon me semblera pour combattre l'ennemi, et me porter partout où je pourrai vous être utile; au lieu que, *quand même on trouverait le moyen de faire entrer l'escadre dans le port d'Alexandrie, je serais bloqué par un seul vaisseau ennemi, et je deviendrais spectateur oisif de votre gloire, sans pouvoir y prendre la moindre part.* Il me semblerait alors que je ne suis venu à Alexandrie que pour y voir échouer nos vaisseaux, tandis que mon désir bien prononcé est de pouvoir vous être utile, de quelque manière que ce soit, et, comme je vous l'ai déjà dit, tout poste me sera bon, pourvu que vous m'y placiez d'une manière active....

«... Dès que le jour paraîtra, l'armée sera sous voiles... Recevez, mon général, les vœux bien sincères que je fais pour que vous conserviez, au milieu de vos grands travaux, la santé qui vous est nécessaire pour les terminer heureusement. Je vais faire chavirer tout le vaisseau pour tâcher de trouver les caisses que vous me demandez et, si elles n'y sont pas, j'ordonnerai des perquisitions sur tous les vaisseaux de l'escadre. Malgré mes demandes réitérées, je n'ai pu obtenir un seul pilote pratique pour le Béquier (Aboukir). »

« 25 messidor an VI (13 juillet 1798). En rade d'Aboukir.

«..... Vous savez sûrement déjà que tous les bâtiments arriérés du convoi sont arrivés le 21 (9 juillet 1798) à Alexandrie, sous l'escorte de trois avisos et de la demi-galère, en tout 17 bâtiments. J'ai appris avec peine que six chaloupes canonnières avaient été désarmées à Malte, car elles vous auraient été dans ce moment plus utiles que les vaisseaux. La déposition d'un bâtiment maltais entré

à Malte le 7 messidor (25 juin 1798), dit qu'il a passé devant Messine et Syracuse une escadre anglaise de 14 vaisseaux et un cutter, et qu'elle a envoyé ses chaloupes à terre pour faire des vivres. Ce rapport est conforme aux 14 bâtiments de guerre qu'on a vus le 10 (28 juin 1798) devant Alexandrie. Il est à présumer que cette escadre est retournée sur ses pas, puisque plusieurs bâtiments venus de Chypre n'on ont aucune connaissance, à moins que les Anglais n'aient été aux Dardanelles pour engager le Grand-Seigneur à réunir ses forces aux leurs. Le temps nous apprendra quelle route ils ont prise. *En attendant, je suis prêt à les recevoir.....*

« Je m'occupe de faire prendre à l'escadre une position formidable dans le cas où je serais forcé de combattre à l'ancre. Ce travail se fait lentement, à cause des vents du nord qui soufflent avec force. J'ai demandé deux mortiers à Alexandrie pour les placer sur l'écueil où j'ai appuyé la tête de ma ligne, mais j'ai bien moins à craindre pour cette partie que pour la queue sur laquelle les ennemis porteront vraisemblablement tous leurs efforts. *Cette rade est trop ouverte pour qu'une escadre puisse y prendre une position militaire contre l'attaque d'un ennemi supérieur.*

« Nos sondeurs au port Vieux espèrent avoir trouvé une passe dans laquelle il n'y aura pas moins de cinq brasses et demie, ce qui fait vingt-sept pieds six pouces. Si cela est, nos vaisseaux pourraient entrer avec un vent favorable et une belle mer; *mais il y aura toujours la sortie qui sera pénible et dangereuse.* J'envoie chaque jour un canot de service au fort d'Aboukir et à Rosette, lorsque le vent n'est pas trop fort. Il serait bien utile d'avoir quelques *djermes* au service de l'escadre, pour faire son eau, dont elle a grand besoin, ainsi que de bois à brûler.

Les garnisons de nos vaisseaux sont très-faibles et composées de soldats valétudinaires, jeunes et insubordonnés.

Il semble qu'on ait fait un choix dans votre armée pour nous donner ce qu'il y avait de plus mauvais.
« Demain nous célébrons le 14 juillet. »

« 2 thermidor an VI (20 juillet 1798). En rade d'Aboukir.

« La frégate *l'Artémise*, qui avait été escorter le grand maître jusque sur les îles Méléda, est de retour depuis hier. Son journal n'offre rien d'intéressant. Je n'y ai vu que la déposition d'un bâtiment impérial qui dit avoir rencontré le 2 messidor (20 juin 1798), étant dans l'Est du phare de Messine, une escadre anglaise composée de 13 vaisseaux, 1 frégate et 1 brick. C'est la même qui a paru le 10 suivant (28 juin 1798) devant Alexandrie. J'attends de vos nouvelles avec bien de l'impatience et je me consume en vœux et en espérances. Je suis chaque jour éveillé par l'idée de votre entrée triomphante au Caire. Je la désire avec d'autant plus d'ardeur que je me représente les maux que vous devez souffrir, et que je regarde cette ville comme le port où vous devez trouver un peu de repos.

« *Je ne jouis pas d'une bonne santé, quoique dans la plus grande inaction. Des coliques, des maux de tête et une espèce de dyssenterie m'ont réduit à une faiblesse extrême*, et quoique je ressente du mieux depuis deux jours, je n'en suis pas entièrement débarrassé. Les vivres de l'escadre se consomment et je vois avec peine que, sous peu de jours, il ne restera plus de biscuit, quoique j'aie ordonné de faire à bord de chaque vaisseau le plus de pain possible, mais les fours sont petits et ne peuvent pas suffire pour compléter la ration. J'aurais désiré avoir du riz pour habituer par gradation les marins à en manger à la place de pain, car ils répugnent généralement à cette nourriture. J'ai retranché le tiers de la ration de vin......
.... J'ai reçu hier deux mortiers que j'avais demandés

pour placer sur l'écueil où la tête de ma ligne est appuyée. Demain ils seront placés..... »

« 8 thermidor an VI (26 juillet 1798). En rade d'Aboukir.

«...... Nous ne recevons point de vos nouvelles et nous sommes toujours flottants entre la crainte et l'espérance. Puissent nos vœux être bientôt exaucés, en vous faisant entrer triomphant au Caire, et puisse la Providence continuer à vous être favorable en vous préservant de tout danger et de toute maladie au milieu de toutes vos victoires! Je vous ai fait part dans ma dernière lettre de l'apparition d'un vaisseau et d'une frégate anglaise. Ils se présentèrent à l'entrée de la nuit et se tinrent à trois lieues au vent, virèrent de bord et évitèrent par cette manœuvre la chasse que je me préparais à leur faire donner par deux vaisseaux et deux frégates. Je n'ai d'autre nouvelle de l'escadre anglaise que le rapport du bâtiment turc arrivé à Alexandrie le 2 (20 juillet 1798), et qui dit avoir rencontré le 16 juillet (28 messidor) une escadre anglaise forte de 14 vaisseaux de ligne et point de frégates, à trente lieues dans l'ouest de l'île de Goze, en Candie, qu'un d'eux le visita et qu'il fut visité encore par deux frégates et une corvette..... La manœuvre des Anglais paraît assez extraordinaire, et je ne peux l'attribuer qu'au défaut de vivres, qui les a forcés de retourner sans combattre une escadre que, sans doute, ils avaient ordre de chercher.....

« J'ai été voir le fort d'Aboukir, et je l'ai trouvé presque sans défense. Une seule pièce de canon de 36 m'a paru en bon état. J'y ai envoyé un affût de vaisseau et deux canons de 8 avec leur attirail, et vingt coups à tirer à boulets ronds et autant à mitraille. Ces deux pièces ont été placées pour battre la campagne et défendre l'entrée de la porte. Les deux mortiers ont été placés sur l'é

cueil et quatre pièces de canon de 6 en défendent l'approche. Il faudrait enlever le tout, *lorsque vous donnerez l'ordre de partir. Du reste, cette rade est entièrement ouverte et n'est pas susceptible de protéger les vaisseaux contre un ennemi supérieur.* On doit y être fort mal l'hiver. Les officiers que j'avais chargés de sonder le port Vieux m'annoncent que leur travail est fini et qu'ils vont m'envoyer le plan. Dès que je le recevrai, je m'empresserai de vous le faire parvenir, *afin que vous décidiez quels vaisseaux vous voudrez y faire entrer......*

« Les avisos ne pouvant pas entrer dans le Nil, à cause de leur tirant d'eau, j'avais envoyé *le Chien-de-chasse* sur la côte de la Caramanie et des îles de Chypre et de Rhodes pour s'informer près des agents s'ils avaient eu connaissance de l'escadre anglaise, quelles étaient les forces navales des Turcs, et s'ils faisaient des mouvements; enfin, j'invitais les agents à me dépêcher des bateaux aussitôt qu'ils auraient quelques nouvelles intéressantes à m'apprendre. Je leur disais de me faire part des ressources qu'offrait leur pays en munitions navales et en comestibles et le moyen qu'il y aurait de se les procurer.... Malheureusement, l'aviso a cassé son mât à moitié chemin et il est rentré ce matin sans avoir touché à aucune terre. *Si j'avais des vivres, j'y aurais détaché deux bonnes frégates qui auraient parfaitement rempli la mission; j'aurais, en outre, une division de mes bons marcheurs toujours à la voile et j'empêcherais les curieux de venir sur les côtes, à moins qu'ils ne fussent en bon nombre; mais sans subsistances, ni moyens de remplacement en gréement, on reste paralysé et cette inaction rend malade........* »

Cette lettre paraît être la dernière que l'amiral Brueys ait écrite au général en chef Bonaparte. Quatre jours après, il n'existait plus, et l'escadre française avait succombé dans un engagement dont la funeste issue était

inévitable. Quelles difficultés attendaient en ces temps malheureux les administrateurs de nos ports et les commandants de nos flottes ! Nous avons pensé qu'il était bon d'en présenter ici le tableau. On n'en sera que mieux disposé à rendre hommage aux succès d'une nouvelle expédition que le ministre de la marine voulut se charger de diriger lui-même. La campagne de l'amiral Bruix dans la Méditerranée en 1799 fut à la fois un chef-d'œuvre d'activité, d'audace et de prudence. L'aide de camp de cet amiral a pris soin de la raconter, et c'est par le récit qu'il en a fait, récit conservé aux archives de la marine, que nous terminerons l'appendice de ce premier volume.

EXPÉDITION DE LA FLOTTE DE BREST

DANS LA MÉDITERRANÉE EN L'AN VII (1799).

Extrait des journaux de l'armée par le capitaine de vaisseau Moras, alors capitaine de frégate et adjudant particulier de l'amiral Bruix.

« L'amiral Bruix, ayant été appelé au ministère de la marine en l'an VII, s'occupa immédiatement de donner à la marine ce degré d'énergie et d'activité qui lui était nécessaire pour la relever des désastres qu'elle avait éprouvés dans les combats de prairial, de Groix et d'Aboukir, dans ses sorties d'hiver de l'an III et V (1794 et 1795, 1796 et 1797) et encore dans ses pertes partielles. On le vit porter toutes ses vues, ses efforts même vers le

réarmement de tous les vaisseaux qui pouvaient aller à la mer. Il était réservé à son génie de vaincre les difficultés d'un tel armement, malgré le dénûment dans lequel se trouvait le port de Brest. L'empressement qu'il y mit trompa la vigilance de l'Angleterre qui ne put croire qu'un aussi grand armement, dont les matières premières, les *vivres*, les *câbles* et les *toiles* devaient arriver de l'intérieur par la voie du roulage, pût s'achever aussi promptement. On vit exécuter en trois jours l'armement du vaisseau de 74 *la Convention*, qui mit à la mer à l'instant même de sa sortie du port. Jamais dans aucun autre temps on ne déploya plus d'activité. Il est vrai qu'alors l'amour de la patrie enflammait tous les cœurs; la marine anglaise ne mit pas moins d'activité à déployer toutes ses ressources pour renforcer et doubler ses escadres.

« Le ministre Bruix s'étant rendu à Brest sous le prétexte de hâter seulement les apprêts et la sortie de cette nouvelle flotte composée de 25 vaisseaux, dont quatre de 120 canons, de 6 frégates, 8 corvettes et avisos, en prit le commandement aux approches du départ. C'est alors que chacun se montra jaloux de partager l'ardeur, le dévouement de ce chef et de pouvoir seconder sa gloire. Les capitaines de vaisseau qui n'étaient pas employés ambitionnèrent l'honneur de ne pas y rester étrangers et demandèrent à être embarqués en second sur chaque vaisseau. La confiance du marin fut de même sans bornes. Les troupes d'artillerie rivalisèrent de zèle avec les matelots; les maîtres et seconds maîtres canonniers, les apprentis firent le sacrifice de leurs emplois d'artilleurs pour être embarqués comme marins, quand ils ne purent l'être comme canonniers ou soldats de garnison.........

« L'amiral Bruix, pouvant plus compter sur le dévouement de ses capitaines que sur leur exactitude et leur précision dans les manœuvres, s'attacha avant le départ à tra-

cer dans des instructions les devoirs d'un capitaine dans toutes les circonstances du service, tout en se gardant de particulariser ces leçons à aucun de ceux employés sous ses ordres, pour ne pas blesser leur amour-propre. Cette sage prévoyance n'a pu prévenir de nouvelles fautes dont les conséquences se fussent de beaucoup aggravées, si nous nous étions vus obligés par nos rencontres à manœuvrer pour éviter un engagement ou le provoquer selon la nature des forces.

« Le but de cette expédition dans la Méditerranée était de rallier à la flotte française les escadres espagnoles du Ferrol et de Cadix et d'aller seconder les opérations de nos armées d'Italie et de Naples..... Dès l'instant du départ, l'amiral Bruix fit réussir ses premières combinaisons en trompant l'ennemi qui, persuadé que notre expédition avait pour objet d'aller soulever et soumettre l'Irlande, crut tenir la clef de nos opérations en s'emparant du cutter *la Rebecca*, porteur de faux paquets pour les insurgés irlandais, et qui eut mission d'aller se faire prendre par l'escadre de l'amiral Bridport. Cette escadre, forte de 15 vaisseaux dont 4 à trois ponts et de 8 frégates, se tenait à l'entrée de l'Iroise et à deux lieues de notre escadre d'observation. Le général anglais, abusé par cette ruse, donna dans le piége, et se crut obligé de se diriger promptement vers l'Irlande pour parer au coup le plus sensible qui pût à cette époque être porté à l'Angleterre. Sa disparition subite dans la nuit du 5 floréal (24 avril 1799) facilita notre sortie le surlendemain, et le temps brumeux qu'il fit cacha aux croiseurs ennemis notre direction.

« L'armée, étant à midi sous voiles, passa le Raz avec un vent de N.-N.-E. très-frais. Deux vaisseaux, *le Censeur* et *la Constitution*, qui se trouvaient affalés sous la côte de Camaret, manquèrent leur appareillage. *Le Républicain*, éprouvant des difficultés à lever ses ancres, eut ordre de

couper ses câbles. La diligence que fit le capitaine Le Ray de *la Constitution* le mit à même de nous rejoindre le lendemain, et *le Censeur* se rendit à Cadix..... L'escadre du Ferrol composée de 5 vaisseaux ne sortit pas pour nous rallier sous le cap Finistère, et l'armée de Cadix ne fit non plus aucun mouvement à notre apparition devant ce port, quoique informée à l'avance par les courriers extrordinaires et par une corvette. L'escadre de lord Jervis la laissa cependant libre de prendre la mer, dès qu'elle aperçut nos chasseurs, le 15 floréal (4 mai 1799), à huit heures du matin. L'escadre anglaise se composait de 14 vaisseaux et 4 frégates. On présume qu'elle avait été informée de notre approche par une frégate qui nous observait depuis Lisbonne et que nos chasseurs n'ont pu atteindre. A midi, nous prîmes les mêmes amures que les Anglais tenaient pour s'élever de la côte, tant ils se trouvaient acculés dans le fond de la baie de Cadix, redoutant à la fois notre attaque et ses conséquences fâcheuses aussi près de la côte et par un vent forcé de la partie du sud-ouest qui eût infailliblement causé la perte des deux escadres. La victoire nous paraisait facile et certaine, grâce à l'ardeur et à l'enthousiasme que montrèrent les équipages lorsqu'à trois heures l'amiral Bruix prolongea l'armée entre les deux lignes avec sa frégate *la Cocarde nationale*, après avoir fait prendre à ses vaisseaux deux ris dans chaque hunier. Le temps paralysa trop subitement toutes ces dispositions. Il devint progressivement si mauvais que quelques vaisseaux eurent dans la nuit leurs huniers emportés, quoique la voilure eût été réglée *au grand hunier et la misaine seulement*. De cette cause est résultée la difficulté de pouvoir exécuter avec ensemble les différents virements de bord, surtout quand les signaux à coups de canon ne pouvaient pas être bien entendus et que le temps empêchait l'usage des fanaux..

« Au jour, l'amiral Bruix s'occupa de rallier son armée,

et quoique la mer continuât à être très-grosse et le vent fort, beaucoup moins cependant que la veille, il fit ranger ses vaisseaux dans l'ordre de bataille tribord amures pour aller à la recherche des Anglais et des vaisseaux *le Terrible*, *le Matigny*, et *le Jean-Bart* qui nous manquaient. A 10 heures, nos éclaireurs aperçurent ces trois vaisseaux qui fuyaient devant l'escadre ennemie. Cette escadre cherchait elle-même à se réfugier à Gibraltar. Dès qu'elle nous aperçut, elle reprit tout aussitôt le large. Cette manœuvre des Anglais nous ôtait tout espoir de pouvoir les atteindre par un temps forcé, aussi peu propre à la chasse qu'au combat. Notre rapprochement de l'entrée du détroit décida l'amiral à ranger son armée en ligne de convoi pour le franchir. A 6 heures du soir, la flotte française était entrée dans la Méditerranée. Elle dirigea sa route vers Toulon où elle arriva le 25 (14 mai 1799), par un temps de brume. La majeure partie des vaisseaux étaient mouillés en rade qu'on ne connaissait pas encore à terre l'entrée de l'armée. Cependant des ordres avaient été expédiés au départ de tenir à l'avance des pilotes à la mer pour attendre notre arrivée. Ce prompt trajet par une armée s'est fait sans autre événement que l'abordage du *Batave*, matelot d'arrière du *Cisalpin*, lequel, ayant quitté son poste et faisant route pour le reprendre, serra de trop près le vaisseau *le Fougueux*, et se désempara de son beaupré, ainsi que de sa guibre, en emportant la bouteille et les porte-haubans d'artimon du *Cisalpin*.

N'ayant pu dégager nos alliés, et les éléments ayant encore contrarié notre fortune à l'entrée du détroit, on profita à Toulon de la présence de l'escadre pour faciliter l'arrivage des convois chargés d'approvisionnements pour l'armée d'Italie. On réunit et l'on embarqua sur nos vaisseaux 1500 recrues non armées, dont la voix publique décupla à dessein le nombre, tant il paraissait important d'abuser les ennemis sur les secours que la

flotte portait en vivres, munitions et hommes au général Moreau, qui se trouvait déjà dans des positions très-resserrées. L'armée appareilla de Toulon le 7 prairial (26 mai 1799), et arriva le 16 (4 juin 1799) à Savone, après avoir montré son pavillon sur toute la côte de Gênes et au delà. La vue de la flotte releva le courage des troupes républicaines épuisées par les combats, les marches rétrogrades et la privation de vivres. Les papiers publics retentirent de nos mouvements et de notre apparition sur les côtes d'Italie, ainsi que des conférences des deux généraux en chef Moreau et Bruix à bord du vaisseau *l'Océan*. Cette publicité devait conduire toutes les forces navales de l'Angleterre à nous rechercher. Plus heureuses que nous dans leur jonction, elles s'étaient toutes réunies et *quadruplaient les nôtres*. L'amiral Bruix, craignant d'être surpris au mouillage de Vado, étant obligé d'y rester quelques jours pour donner le change aux Russes et aux Autrichiens, ordonna de s'embosser sur *deux lignes parallèles, le plus près de terre possible*, afin d'éviter la répétition des fautes et des désastres d'Aboukir. Ni le temps, ni l'activité de ses capitaines ne secondant ses intentions, il prit le prudent parti de faire appareiller inopinément l'armée, pour ne pas attendre l'ennemi qui venait d'apercevoir nos croiseurs. Trompant ses projets, nous l'évitâmes en longeant de très-près et par un temps de brume les côtes du Piémont et de la Provence. Les Anglais, ne nous trouvant plus au mouillage de Vado, furent nous chercher vers la Sicile et l'île de Malte, et ils se présentèrent ensuite à l'ouvert de Toulon.

L'armée espagnole avait profité de l'éloignement des Anglais pour entrer dans la Méditerranée et se rendre à Toulon. Elle éprouva un coup de vent qui démâta plusieurs de ses vaisseaux, ce qui l'obligea à relâcher à Carthagène. Informés de cette fâcheuse contrariété à notre passage devant Toulon, nous fûmes rejoindre les Espa-

gnols le 4 messidor (22 juin 1799) à Carthagène, où nous vîmes bientôt arriver *le Batave* et *le Fougueux*, que nous avions laissés en réparation à Toulon. La fortune paraissait à cette époque avoir abandonné les armes de la France. L'amiral Bruix fut *secrètement prévenu* que, si les Anglais venaient nous attaquer dans le port, nous ne pourrions pas compter sur une coopération bien efficace de la part de nos alliés. Il jugea en homme d'État et en marin habile des difficultés de sa position. Nous sortîmes de Carthagène à l'improviste, le 11 messidor (29 juin 1799), au milieu des apprêts d'une grande fête donnée pour célébrer la réunion des deux escadres, et nous nous dirigeâmes avec la flotte espagnole vers Cadix. Dans l'après-midi du 23 (11 juillet 1799), l'armée combinée entrait dans ce port. Un brick algérien de 20 canons, supposé anglais, ayant refusé de se laisser visiter par notre escadre légère, brava le feu de plusieurs de nos bâtiments. Son insolence à canonner tous les vaisseaux devant lesquels il passait en fuyant lui valut la leçon d'être rasé de tous ses mâts par *le Fougueux*, qui reçut l'ordre de tirer dessus et de l'arrêter.

L'amiral Bruix était persuadé que les Anglais ne manqueraient pas de venir nous chercher à Cadix. Il insista fortement sur la sortie des Espagnols, qui se résignaient à rester dans leurs ports et à souffrir que toutes leurs communications avec leurs riches colonies leur fussent interdites. Vainement il leur proposa d'aller croiser sous Madère pour laisser les Anglais vider la Méditerranée, certain qu'ayant perdu nos traces, ils se porteraient vers Brest, et que nous serions alors les maîtres d'y rentrer pour agir, dans l'intérêt de la cour d'Espagne, contre Mahon, ou faire, dans l'intérêt commun, quelques tentatives sur la Sicile. Tout ce qu'il put obtenir de la cour de Madrid, ce fut que la flotte espagnole le suivrait à Brest. Que d'obstacles dut surmonter l'amiral Bruix pour

consommer cet acte de profonde politique auquel s'opposaient avec énergie les amiraux espagnols. L'un d'eux, montant le vaisseau à trois ponts *la Sta-Anna*, alla s'échouer devant Rota pour ne pas nous suivre. Un second vaisseau prétexta, à la hauteur du cap St-Vincent, des avaries pour relâcher. L'honneur et l'obéissance religieuse de l'amiral Mazarredo aux ordres de son souverain prévinrent seuls une défection complète. L'escadre du Ferrol s'était rendue à Rochefort et y était bloquée. Il nous était facile, sans trop nous écarter de notre route, de surprendre et de cerner les Anglais en réunissant ces cinq vaisseaux aux forces espagnoles. On proposa aussi à l'amiral Mazarredo d'aller saccager le port de Plymouth. Aucun de ces projets ne fut accueilli. L'amiral Bruix, dans la crainte de se séparer de son collègue, dut se diriger vers Brest, où il entra le 21 thermidor (8 août 1799), avec une armée imposante de 41 vaisseaux de ligne. L'histoire ne saurait laisser dans l'oubli une pareille campagne. »

FIN DE L'APPENDICE DU TOME PREMIER.

TABLE

DES

MATIERES CONTENUES DANS LE TOME PREMIER.

FIN DE LA TABLE DU TOME PREMIER.

Paris. — Imprimerie de P.-A. BOURDIER et Cie, rue Mazarine, 30.

